Nº 119 ıı SEPTIEMBRE 2024

PRUEBA
QJ MOTOR SRK 125 S

motos 2000

CONTACTO
YAMAHA XSR 900 GP
BELLEZA DEL PASADO

NOVEDAD
TRIUMPH STREET TRIPLE 765 R A2
UN REGALO PARA EL A2

PRUEBA
KAWASAKI ELIMINATOR 500
PARA USAR A DIARIO



2,99€

SÚPER GUÍA PRECIOS 2024
MÁS DE 700 MODELOS EN DETALLE

PRUEBA
HONDA CB 650 R E-CLUTCH
A LA VANGUARDIA DE LA TECNOLOGÍA

CONTACTO
FB MONDIAL PIEGA 452
TU MEJOR BANDA SONORA

CONTACTO
SYM MAXSYM 400 GT
LUCHADOR VIGOROSO

PRUEBA
DUCATI MONSTER
BELLA MÍA

PRUEBA
HARLEY-DAVIDSON FAT BOB 114
LA MEJOR CRUISER

SUMARIO



16 NOVEDAD
TRIUMPH STREET TRIPLE 765 R A2

Triumph ha anunciado el lanzamiento de la versión limitable a 35 kW de la Street Triple R, todo un regalazo para los usuarios de carnet A2 que soñaban con tener una auténtica 'R' sin la obligación de llegar al carnet A. La variante "full" tendrá 95 CV, suficientes para un torrente de diversión y sensaciones deportivas.

nº 119 • Septiembre 2024





54 PRUEBA
DUCATI MONSTER

Además de ser un nombre mítico en la historia del motociclismo de producción en serie, la Monster es el escalón de acceso a la gama Ducati. Una moto tan atractiva como seductora y divertida de pilotar, de la que es muy fácil enamorarse. Lleva 32 años en el mercado y está mejor que nunca; la actual, es la mejor Monster que la marca haya construido nunca.





08 CONTACTO
YAMAHA XSR 900 GP

Es una de las motos más atractivas de esta temporada y hace un guiño a las de competición de los años '80 y '90. Como todo lo que suele hacer Yamaha en este sentido, a priori es un acierto; toda una belleza llegada del pasado y plantea la gran duda: ¿Son más bonitas las motos de ahora que las de antes?

CARTA DEL DIRECTOR



Paciencia y perseverancia

Hola, ¿Cómo estás? ¿Has tenido alguna lesión importante a causa de las motos? Hoy quiero aprovechar para hablarte de algo que espero que no sepas ni tengas que saber nunca lo que es, pero por si acaso... Las lesiones por causa de las motos ocurren, es así. Aunque no lo parezca es algo corriente. Si echas un vistazo a los comunicados de las marcas o si sigues un poco las competiciones es algo común a este deporte; algo que está ahí pero de lo que todo el mundo prefiere no hablar. Pero pueden llegar, y, como cualquier otra cosa en este mundo, es mejor estar preparado (sobre todo mentalmente) para cuando eso pase. Si, "por casualidad" te ocurre, al principio se hace muy duro porque, además de perder toda la libertad de tus movimientos cuando te ves tirado en la cama de un hospital, piensas que esa situación va a ser así para siempre. Lo principal en estos casos es tener mucha paciencia. Parece coña pero no lo es. Hay que tener paciencia de verdad, estar con personas que te apoyen, no perder la fuerza mental y pensar que todo mejora. En cuanto pase el periodo de hospital y el obligatorio reposo, centrarse en trabajar la lesión. Las sesiones de fisioterapia son súper importantes, y cuando se acaben, seguir trabajando por cuenta propia; mucho, a pesar del dolor. Ser muy perseverante e insistente. Y los resultados llegarán. Tardan un poco, pero llegarán. Sé bien de lo que hablo. **Alejandro Méndez**

Un toque de estilo

DUCATI STREETFIGHTER V4 S SUPREME

Ducati se ha asociado con una de las marcas de moda urbana más importantes del mundo para lanzar esta nueva edición de su hypernaked más extrema. Y, para redondear la jugada, también han invitado a Aldo Drudi a la fiesta.

POR **JOSÉ ARMANDO GÓMEZ** · FOTOS **DUCATI MOTORCYCLES**

Espectacular y, desde luego, llamativa es la última edición especial que nos ofrece la marca de Borgo Panigale, ejecutada sobre la base de la Streetfighter V4 S, de la que se conserva su mecánica al completo. Por lo tanto, estamos ante una de las 'hypernaked' más potentes del mercado, animada por el motor Desmosedici Stradale V4 de 1.103 centímetros cúbicos, refrigeración líquida e inyección de combustible, que desarrolla la friolera de 208 CV a 13.000 rpm y 122 Nm de par a 9.500 rpm. El equipo tecnológico se complementa con la caja de cambios de 6 velocidades con el sistema Ducati Quick Shift EVO2, así como con ayudas a la conducción orientadas al rendimiento, como el control de tracción en curvas, el control antiwheelie, el de deslizamiento o el de arrancada. Junto a este poderoso corazón latino, hay una parte ciclo a la altura, con uno de los mejores equipos de suspensión del mundo, compuesto la horquilla Öhlins NIX 30 con barras de 43 mm totalmente ajustable con compresión y amortiguación electrónicamente ajustables en la parte delantera, junto con un amortiguador trasero electrónico Öhlins TTX 36. Por su parte, los frenos quedan a cargo de Brembo con pinzas Stylema Monoblock delante y una única pinza flotante detrás.

UN TRAJE A MEDIDA

Sin embargo, lo que hace de esta Streetfighter V4 S una moto especial no es su parte técnica, sino el 'envoltorio' con el que se ha presentado. La colaboración entre Ducati y Supreme crea esta edición de →



ME SUENA TU CASCO

Nacido en Cattolica (Italia) en 1958, Aldo Drudi es uno de los diseñadores más importantes de la historia del motociclismo. Comenzó su carrera profesional decorando los cascos de Graziano Rossi durante su etapa como piloto, y acabó siendo una estrella mundial diseñando la mayoría de los cascos que el hijo, Valentino, ha utilizado en su vida, también ahora sobre cuatro ruedas. Drudi ha trabajado para Kevin Schwantz, Marco Simoncelli, Loris Capirossi, Marco Melandri, Carlos Checa o Marc Márquez, entre muchas otras estrellas.

La mecánica mantiene los 208 CV de origen



Monoplaza de serie, el kit de fábrica incluye los componentes para montar un asiento para pasajero.



Los componentes originales no se han modificado en esta versión tan especial.



Los llamativos colores de la firma neoyorkina combinan a la perfección con los colores de guerra habituales en Ducati.

En su lanzamiento, se ha dejado en secreto el número de unidades y precio


Aldo Drudi firma en este escondido rincón del paso de la rueda trasera con una caricatura muy afín a su inconfundible estilo.



El paso de rueda en las llantas va personalizado para esta edición limitada.



Junto con la moto, se lanza una completa línea de accesorios técnicos y también de prendas lifestyle.

coleccionista (limitada y numerada) de la hypernaked italiana. Un trabajo para el que también se ha invitado al genial Aldo Drudi para redondear una completa colección de accesorios y equipamiento técnico para que todo vaya a juego. Las líneas principales del diseño hacen referencia al icónico logotipo en color blanco y rojo de Supreme. Del estilo Supreme, esta colección también recibe el enfoque exclusivo de distribución que la marca ha convertido en icónico: toda la colección, incluida la moto, estará disponible en una serie muy limitada y durante un periodo definido. Por su parte, Aldo Drudi firma el proyecto gráfico creando un diseño lleno de detalles únicos y exclusivos, en el estilo underground típico de la marca neoyorquina, que hacen de la Streetfighter V4 Supreme una obra de arte pop, embellecida con componentes técnicos originales que la hacen aún más única, como unas llamativas pinzas de freno delanteras Brembo Stylema. Las llantas combinan el logotipo Supreme con un color específico, un elemento estilístico que caracteriza a todas las Ducati más recientes. El número de serie del modelo va grabado en la tija de dirección, y también cuenta con una animación de encendido específica una vez que se activa la llave del salpicadero. Por otro lado, como todas las Ducati de colección más valiosas, la Streetfighter Supreme se entrega en una exclusiva caja de madera, en cuyo interior va un kit de accesorios en una caja específica que incluye el certificado de autenticidad, una funda para la motocicleta y todos los componentes para transformarla en una configuración biplaza.

SUPREME ES UNA DE LAS MARCAS DE MODA URBANA MÁS RECONOCIDAS DEL MUNDO



Buen toque de estilo para una de las hypernaked más radicales del mercado

Es una de las Ducati más espectaculares y exclusivas que se han visto en los últimos meses



FICHA TÉCNICA	DUCATI STREETFIGHTER V4 S SUPREME
Motor	V4
Cilindrada	1.103 cc.
Potencia	208 CV a 13.000 rpm
Par	123 Nm a 9.500 rpm
Limitable	No
Nº marchas	6
Velocidad máxima	+250 km/h
Chasis	Bastidor de aleación de aluminio
Suspensión delantera	Horquilla invertida Öhlins NIX30 de 43 mm
Suspensión trasera	Amortiguador Öhlins TTX36
Freno delantero	Doble disco semiflotante Brembo de 330 mm con pinza Stylema de 4 pistones
Freno trasero	Disco de 245 mm con pinza de 2 pistones
Neumático del.	120/70 – 17
Neumático tras.	200/60 – 17
Distancia entre ejes	1.488 mm
Altura asiento	845 mm
Peso declarado	193 kg
PVP	n.d.

Cada moto se entrega en una caja de madera que incluye certificado y funda



TODO A JUEGO

Además de la moto, Supreme ha trabajado con Ducati y Aldo Drudi en una completa colección de equipamiento técnico. En ella, destaca un mono de competición Dainese, una chaqueta de competición también Dainese, un casco Arai RX-7 V EVO y unos guantes de piel Spidi C1.

La chaqueta de cuero deportiva es una mezcla perfecta de protección y estilo, producida por Dainese y certificada con los más altos estándares. El mono de cuero es el clásico mono de competición Ducati de una pieza. Ambos se visten con un diseño exclusivo creado por Supreme en colaboración con Aldo Drudi, y producido por Dainese en una edición limitada.

El casco se caracteriza por un diseño especial basado en el Arai RX-7 V EVO. Con el inconfundible sello de Drudi Performance y producidos por Spidi, los guantes cierran la colección cápsula de equipamiento de esta exclusiva colaboración.

Por otro lado, la colección lifestyle se compone de una chaqueta para circuito, una chaqueta con capucha, una camiseta de fútbol, un pantalón deportivo, dos camisetas y una gorra que se pondrán a la venta exclusivamente a través de los canales Supreme, junto con el casco y los guantes. El mono Dainese y la chaqueta Dainese están disponibles en exclusiva a través del programa Ducati SuMisura sólo para los clientes Streetfighter Supreme, que también tendrán la oportunidad de adquirir el casco de competición a través del mismo canal. ■

ADN de campeona

YAMAHA XSR900 GP

La familia XSR de Yamaha nos tiene acostumbrados a motos nostálgicas, acompañadas de la última tecnología y unas prestaciones que no dejan indiferente a nadie. Ahora, la audacia ha dado un paso adelante y la nueva XSR900 GP rinde homenaje a las motos de carreras de la marca de los años 80. ¡Una auténtica pasada!

POR **DOMINGOS JANEIRO** • FOTOS **YAMAHA MOTORCYCLES**



Es imposible permanecer indiferente ante la estética nostálgica de la GP



Siempre acogemos con gran entusiasmo las motos que rompen con los cánones actuales del mercado y desde que esta GP vio la luz, ha conquistado muchos corazones, incluido el nuestro, y por varios motivos. En primer lugar porque nos evoca y nos traslada a los años 80, al mundo de la competición donde Yamaha consiguió importantes victorias, pero, por otro lado, porque es una moto que mantiene vivo el concepto Sport Heritage de Yamaha, donde se combina el estilo retro con la última tecnología. La GP también tiene la gran ventaja de estar equipada con el exitoso motor tricilíndrico CP3 de 890 cc, una moderna electrónica con una IMU de seis ejes (derivada de la R1), un chasis Deltabox rígido y revisado, suspensión ajustable y neumáticos deportivos Bridgestone S23.

UNA LARGA TRAYECTORIA

Si te gusta la historia del mundo de las motos, y más concretamente en el de las carreras, estás en el lugar adecuado, porque hay mucho que contar. Este modelo no nació por casualidad, sino después de que la última versión de la XSR900 ya empezara a mostrar rasgos que recordaban al ADN deportivo de la marca, que empezó a hacer historia en el mundo de la velocidad en los años ‘70. Esta última versión GP es, simplemente, la plena realización de esa inspiración.

La historia de éxitos de Yamaha en las carreras de velocidad comenzó en los años ‘70, cuando la marca ganó su primer Título de la mano de Giacomo Agostini. Hubo varias victorias importantes hasta 1980, pero los ‘80

El frontal está muy bien diseñado y emula las motos de carreras de los '80

MIRA AQUI EL VÍDEO
https://youtu.be/nc6oFqzNmT8




14.099 EUROS

FICHA TÉCNICA | YAMAHA XSR900 GP

Motor	Tres cilindros, refrig. por líquido, DOHC, 12v
Cilindrada	890 cc
Potencia	119 CV a 10.500 rpm
Par	93 Nm a 7.000 rpm
Limitable	Sí
Nº Marchas	6 velocidades, quickshift
Vel. máxima	+ de 220 km/h
Chasis	Deltabox
Suspensión delantera	Horquilla invertida, rec. de 130 mm, ajustable
Suspensión trasera	Amortiguador, totalmente ajustable
Freno delantero	Dos discos 298 mm, pinzas de dos pistones, ABS
Freno trasero	Disco 245 mm, pinza de pistón simple, ABS
Neumático del.	120/70 - 17"
Neumático tras.	180/55 - 17"
Distancia ejes	1.500 mm
Altura asiento	835 mm
Peso declarado	200 kg
Depósito	14 litros
Consumo	5 l/100 km (declarado)
PVP	14.099 €



resultaron ser una década dorada para la marca de los tres diapasones y el gran responsable de ello fue Kenny Roberts, que llevó su YZR500 a un tercer Título consecutivo. Yamaha pasó entonces por algunas temporadas muy difíciles en competición, consiguiendo ganar seis Títulos de Gran Premio entre 1984 y 1992. Una experiencia que moldeó las motos deportivas de los años siguientes, que son la génesis de las motos más tecnológicas de hoy en día. Otro cambio importante llegó en 1982, cuando los ingenieros se enfrentaron a un motor V4 más estrecho, lo que les obligó a desarrollar un nuevo bastidor que encerrara el motor como una jaula. Así nació el icónico Deltabox, que hizo su primera aparición en la YZR500 OW61 de 1982. Con una excelente rigidez y respuesta, exactamente donde el piloto más lo necesitaba, el Deltabox representó tal avance que, sólo tres años más tarde, Yamaha lo montó por primera vez en un modelo de producción, la TZR250 que llevaba a la carretera las características de la YZR de fábrica. Y ahora, 40 años después, el bastidor de estilo Deltabox sigue siendo el corazón de muchas Yamaha, incluida esta nueva XSR900 GP. →

VALORACIÓN | YAMAHA XSR900 GP

Diseño	★★★★½
Prestaciones	★★★★
Comportamiento	★★★★
Suspensiones	★★★★
Frenos	★★★★
Consumo	★★★½
Precio	★★★½



Cuadro de instrumentos TFT de 5” con navegación sencilla y conectividad para smartphone. Muy completo e intuitivo.



Para mantener la estética impecable, pero ser versátil, dispone de una tapa trasera que oculta el asiento del pasajero.



Al igual que el sistema de suspensión, el de frenado es moderno y muy eficaz, capaz de detener la GP con seguridad en todo momento.

En cuanto a la estética, la XSR900 GP cuenta con un carenado superior que rememora esta época, no sólo con una clara influencia de las motos GP de los ‘80, sino también con guiños a las versiones deportivas de producción FZR y TZR de finales de esa década y principios de los ‘90. Para mantener la apariencia de una moto de carreras, el faro LED circular de la XSR900 se sustituye por un módulo de lente compacta, perfectamente enmarcado en el carenado delantero, que crea una sensación de unidad a la vez que mantiene la mejor iluminación posible.

El carenado no sólo es un símbolo del pasado por su aspecto, sino que el método de sujeción también se inspira en los años ‘80, con una estructura tubular que une el carenado al bastidor y los soportes rectos que sostienen el panel de instrumentos para dar al piloto una auténtica sensación de la época dorada. Para acentuar la sensación de habitáculo clásico, el soporte superior del carenado se apoya en una estructura de tuercas idéntica a la utilizada en la TZ250 original. Al más puro estilo de competición, esta estructura se sujeta con un tornillo beta.

La cubierta del asiento del pasajero, en color a juego, ayuda a completar el aspecto rácing con una parte trasera cuadrada al estilo de los ‘80 que oculta la luz trasera, mientras que el tope de la cubierta del asiento mantiene al conductor en una posición que mejora la sensación de aceleración.

DEPORTIVA Y SOFISTICADA

Si había alguna duda sobre el ADN deportivo de la nueva GP, se disipa inmediatamente cuando se observa el diseño cilíndrico, con el frontal mostrando una postura de conducción totalmente deportiva, aunque sin exageraciones ni extremismos. Esta nueva opción cambia por completo la postura de conducción de las anteriores XSR, colocando el cuerpo del piloto más adelantado, recostado sobre el depósito, lo que tiene puntos positivos y negativos: en el lado positivo, ofrece mayor carga en la parte delantera, lo que ayuda a mejorar la precisión de conducción; pero, por otro lado, se convierte en una mayor exigencia física para el piloto, como veremos más adelante. Ya que hablamos de ergonomía, las estriberas tienen dos posiciones regulables, lo que permite elegir entre una posición más o menos elevada. Debido a la nueva vocación de la XSR900, también se han retocado y mejorado elementos como el subchasis, que ha sido reforzado.

LA LISTA DE ACCESORIOS ES AMPLIA Y EXISTE UN KIT RACER, QUE CONFIERE A LA GP UNA IMAGEN Y UNAS PRESTACIONES AÚN MÁS DEPORTIVAS

Para adaptarse aún más al estilo de conducción deportivo, con énfasis en la parte delantera, la XSR900 es el único modelo CP3 que incorpora un eje de dirección de aluminio que ajusta la rigidez en esta zona para equilibrar mejor las sensaciones, →

Un conjunto bien equilibrado que te permite tomar las curvas con gran facilidad



El motor tricilíndrico, el espectacular CP3, es cada vez mejor y encaja muy bien en este concepto de XSR900 GP.



Ya sea a través del cuadro de mandos TFT o de la *app Yamaha MyRide*, puedes personalizar los modos de conducción.



Para disfrutar al máximo, la GP ofrece suspensiones totalmente ajustables, tanto delante como detrás.

a menudo contradictorias, de ligereza y estabilidad al cambiar de dirección o desacelerar rápidamente. Junto con las ligeras llantas Spinforged y los nuevos neumáticos Bridgestone Battlax Hypersport S23, el usuario disfruta de una gran confianza para explorar la XSR900 GP exactamente como desea.

LA ELECTRÓNICA ES DE ÚLTIMA GENERACIÓN. LA IMU DE 6 EJES PROCEDE DE LA DEPORTIVA R1

Siguiendo la tendencia de mezclar el estilo retro con la tecnología moderna, la XSR900 GP cuenta con una suspensión bien pensada, plasmada en una horquilla delantera invertida KYB totalmente ajustable en precarga, compresión y rebote. La parte trasera, por su parte, alberga un amortiguador KYB también ajustable e inclinado hacia delante, con ajuste remoto de precarga para facilitar la vida. La frenada también es de primera calidad, con una bomba radial Brembo delante, y doble disco de 298 mm, y un disco de 245 mm detrás.

ELECTRÓNICA DE GAMA ALTA

Bajo este aspecto "retro" se esconde un auténtico escaparate tecnológico gracias a la IMU de seis ejes que procede directamente de la superdeportiva R1. Ofrece tres modos de conducción preconfigurados, Sport, Street y Rain, que cuentan con ajustes de fábrica con diferentes niveles de intervención electrónica y entrega de potencia (Sport es el más potente y con menor intervención electrónica, a diferencia de Rain). Para los que quieran un intermedio, tienen a su disposición el Street. Además, si te gusta tener el control total y disfrutar a tu manera, tienes otros dos modos totalmente personalizables en los que puedes cambiar todos los parámetros electrónicos de la XSR900 GP. Los modos personalizables se pueden cambiar en la propia moto o a través de un smartphone con la app MyRide.

El cuadro de instrumentos es una pantalla TFT de 5" con conectividad y se integra muy bien con el resto de la moto, proporcionando una excelente legibilidad. Dispone de toda la información necesaria para sacar el máximo partido a la GP. Los mandos son ergonómicos y se han diseñado pensando en los movimientos intuitivos, y de hecho funcionan de forma fácil y muy intuitiva. Como hemos mencionado, la IMU de seis ejes proviene de la deportiva R1, y envía datos en tiempo real a la ECU que controla el conjunto de ayudas electrónicas a la conducción, incluyendo el sistema de control de tracción sensible a la inclinación (TCS), el sistema de control de derrape lateral (SCS), así como el sistema de control de elevación de la rueda delantera (LIF) y el sistema de control de frenada (BC). La XSR900 GP es el primer modelo Sport Heritage equipado con el sistema Quick Shift bidireccional de tercera generación.

MOMENTOS ESPECIALES

Desde la primera vez que la vimos, en el Salón de la Moto de Milán, quedó claro que había química. Y es que estamos ante algo realmente →

Gracias a la iluminación LED, es posible tener un frontal limpio con una iluminación eficiente



La estética recuerda a las motos deportivas de los '80 y se sale de lo habitual.



Para los que quieran ir un paso más allá en cuanto a deportividad, Yamaha ofrece el kit Racer, con varios accesorios.



La estructura de la «araña» también reproduce el sistema utilizado en los años '80 en las motos deportivas.

distintivo en el mercado, una moto inspirada en las motos de competición Yamaha de los años '80. Ese ADN deportivo está más presente en la versión decorada en blanco y rojo, colores que evocan los modelos de carreras de aquella gloriosa época de competición de velocidad para Yamaha. La versión decorada en gris y negro, en cambio, nos retrotrae a un universo más café racer... curioso.

Con la llama de la pasión bien encendida, nos fuimos a nuestro primer encuentro, en las hermosas y sinuosas carreteras de la región de Sintra y Cascais, con derecho a pasar por el circuito de Estoril, donde pudimos disfrutar brevemente de la XSR900 GP en un entorno también icónico, capaz de sacar a relucir el ADN deportivo de la GP. No podemos decir que sea una moto supercómoda, porque la posición de conducción deportiva, aunque no demasiado extrema, hace que vayas con el cuerpo inclinado hacia delante y esto carga más las muñecas, y después de unos kilómetros empiezan a notarse un poco fatigadas. Sin embargo, la geometría está bien realizada. Es un modelo rápido y ágil en los cambios de dirección, así como al maniobrar en los centros urbanos. Los 200 kg de peso en vacío no suponen ningún problema para el conjunto. El motor tricilíndrico CP3 de Yamaha es cada vez mejor, más refinado, y sus 119 CV y 93 Nm son perfectos para este concepto. La

VA EQUIPADA CON EL MOTOR TRICILÍNDRICO CP3 DE YAMAHA, QUE RINDE 119 CV Y 93 NM DE PAR

XSR900 sí está disponible en versión A2, limitada a 35 kW, y parece que la GP también lo estará y será algo más económica, aunque no se ha confirmado. El motor es muy potente a bajo y medio régimen y cuando parece que ya no tiene nada más que dar, por encima de las 7.000 rpm se transforma por completo y se vuelve muy agresivo en el tramo final de la gama de revoluciones. La electrónica permite disfrutar al máximo de la GP, permitiendo desarrollar tus habilidades al manillar si eres principiante, o por el contrario, desconectar las ayudas que no quieras para disfrutar de un conjunto firme pero muy ágil. La frenada es suficiente, al igual que la XSR900, y las suspensiones funcionan muy bien, con el añadido de ser totalmente regulables, adaptándose perfectamente a tu estilo de conducción. Los neumáticos Bridgestone S23 funcionan muy bien y hacen que la moto sea muy eficaz y equilibrada. En cuanto al consumo, se quedó en 5,2 litros a los 100 km.

Las manetas son regulables; el embrague es deslizante; el cambio rápido es muy correcto; la protección aerodinámica es envolvente y hay una toma USB-C en el lado derecho del habitáculo.

El precio a pagar por esta peculiar moto es de 14.099 €, y los colores disponibles son dos: Legend Red y Power Grey. Ya a la venta en los concesionarios. ■



La gama de accesorios es amplia y acentúa el ADN deportivo

El set de protección de Adventure está disponible por 900 €, y el juego de maletas TRAX-ADV por 1.800 €



ACCESORIOS SW-MOTECH PARA BMW R 1300 GS

La reina, aún más completa

La firma alemana SW-MOTECH amplía su gama de accesorios para el buque insignia de BMW, la nueva R 1300 GS, donde la protección o el equipaje son tratados con esmero y eficiencia.

Desde que se anunció su lanzamiento la nueva generación GS 1300 de BMW provocó un enorme revuelo. Y desde el momento de su presentación sigue causando gran sensación. Todo el mundo quiere ver, conducir y sentir esta motocicleta en la que, de alguna manera, todo es nuevo: chasis, motor, componentes de la suspensión y ergonomía.

Casi desde el momento de su estreno SW-MOTECH ya presentó una R 1300 GS en su stand del Salón EICMA de Milán, y la ausencia de BMW en la Feria generó un gran interés entre los visitantes de la exposición. A principios de noviembre ya se montaron en la moto interesantes accesorios como el soporte lateral, los protectores de motor y las barras de protección.

Ahora SW-MOTECH amplía su gama de productos en las categorías de equipaje, seguridad, ergonomía, protección y navegación.

MALETAS Y BOLSAS

El nuevo buque insignia de BMW pesa 12 kg menos ya que ha reducido su peso en varios puntos. Además, el nuevo diseño de la superficie del depósito, que se ha reducido en favor de un asiento alargado y ahora parece menos voluminoso, da pie a la instalación del anillo de depósito PRO con el que se pueden fijar hasta cuatro modelos de bolsas de depósito PRO de SW-MOTECH, como la PRO GS de hasta 20 litros de volumen.

Por otro lado, la maleta trasera DUSC, también disponible con una práctica bolsa interior bajo pedido, encaja a la perfección con la R 1300 GS, visual y funcionalmente. Fabricada con el robusto y polivalente material ABS con un marco de aluminio, es extremadamente estable y ligera; una maleta de alta calidad apta para viajes que puede utilizarse como maleta lateral o superior.

Además, no se han descuidado otros apartados importantes como la protección, la seguridad, la ergonomía o la estética, con elementos como protectores laterales y superiores de motor o inferiores del cárter, reposapiés EVO o extensores de la palanca de freno, luces antiniebla, protectores de ejes delantero y trasero o un protector del colector de escape, entre otros muchos. ■



El apartado confort dispone de varias estriberas donde elegir, para acompañante y piloto. Y el equipaje queda resuelto con una amplia variedad de bolsas traseras, y para depósito. Las protecciones de motor también ofrecen gran variedad de elementos.



TRIUMPH STREET TRIPLE 765 R A2

Un Regalo para carnet A2

La Street Triple R rebaja su potencia 25 CV para adaptarse así al límite de los 95 CV necesarios para poder ser limitada para usuarios con carnet A2. Diseño, tecnología, prestaciones, agilidad y personalidad son algunos puntos fuertes. A los que soñaban con una naked 'R' tricilíndrica más deportiva que la Trident 660 les ha llegado su momento. Y todo, por 10.795 €.



Los usuarios de carnet A2 están de enhorabuena porque una de las motos más atractivas del mercado va a estar disponible para ellos. Se trata de la Triumph Street Triple 765 R, un modelo cuyo motor tricilíndrico se ha revisado para cumplir con las exigencias de la última normativa Euro.

Hace cuatro años Triumph comercializaba la Street Triple S con mecánica tricilíndrica de 660 cc, 95 CV, 60 Nm y doble modo de conducción, limitable a 35 kW, todo un acierto para los amantes de las roadster más agresivas. La llegada de la Trident 660 en 2021 (81 CV, 64 Nm y chasis de acero), limitable para el A2, supuso la desaparición de la S como único modelo desnudo de media cilindrada del catálogo británico, y para los que buscaban algo más de "acción" la 660 no era tan "cañera".

La saga Street Triple debutó en 2007, una moto con 675 cc y 106 CV que marcó un punto de inflexión en el segmento naked streetfighter mostrando el lado más divertido y atrevido de Triumph. El año pasado la firma británica lanzó la quinta generación de su naked deportiva de media cilindrada, la Street Triple, desdoblada en versión R (120 CV) y RS (130 CV), una generación más potente y agresiva, por lo que sólo faltaba ampliar gama con una versión de acceso limitable para carnet A2. La mecánica del Mundial de Moto2 (presente desde 2019) ha demostrado ser un valor seguro en términos de fiabilidad y rendimiento (alcanza 140 CV), premiando al mejor piloto del campeonato con una Triumph Street Triple RS Trophy especialmente decorada para el ganador.

Según Paul Stroud, Director Comercial de Triumph: "*Había muchos motoristas noveles que estaban deseando ponerse a los mandos de una naked deportiva como la Street Triple, cargada de actitud agresiva y componentes de altas especificaciones. Ahora, ya no tendrán que esperar más, porque esta variante de la Street Triple 765 R se incorpora a la gama de modelos compatibles con el A2 y ofrece a los motoristas de toda Europa con este carnet un increíble rendimiento, un estilo agresivo y un manejo preciso, además de la inconfundible banda sonora de nuestros motores tricilíndricos*". →

VA EQUIPADA CON PINZAS RADIALES BREMBO, Y HORQUILLA SHOWA

El color Matt Baja orange es el más atractivo

EUROS 10.795 EUROS

FICHA TÉCNICA — TRIUMPH STREET TRIPLE 765 R A2

Motor	Tricilíndrico en línea, DOHC, 12v, refrig. líquida
Cilindrada	765 cc
Potencia	95 CV a 10.100 rpm
Par	70,5 Nm a 8.750 rpm
Limitable	Sí
Nº Marchas	6
Vel.máxima	n.d.
Chasis	Doble viga de aluminio
Suspensión delantera	Horquilla invertida Showa SFF-BP multirreg. 41 mm, rec. 115 mm
Suspensión trasera	Monoamortiguador Showa multirreg., rec. 133,5 mm recorrido
Freno delantero	Doble disco de 310 mm con pinzas radiales Brembo M4.32
Freno trasero	Disco de 220 mm con pinza de dos pistones
Neumático delantero	120/70 ZR17
Neumático trasero	180/55 ZR17
Distancia entre ejes	1.402 mm
Altura asiento	826 mm
Peso declarado	189 kg
Depósito	15 litros
Consumo	5,4 l/100 km
PVP	desde 10.795 €



VALORACIÓN — TRIUMPH STREET TRIPLE 765 R A2

Diseño	★★★★☆
Prestaciones	★★★☆☆
Comportamiento	★★★★☆
Suspensiones	★★★★☆
Frenos	★★★★☆
Consumo	★★★☆☆
Precio	★★★★☆



Asiento biplaza y tapa de colín opcional como accesorio.



El logotipo triangular de Triumph adorna distintas piezas metálicas de la moto.



Motor tricilíndrico en línea y 12 válvulas con 95 CV.

La Street Triple 765 R A2 2025 comparte plataforma con su hermana R "full", es decir, un tricilíndrico en línea de 12 válvulas, pero que ahora declara 95 CV (70 kW) a 10.100 rpm y 70,5 Nm a 8.750 rpm, pudiendo limitarse a 35 kW llegado el caso. El consumo medio declarado por la marca es de 5,4 l/100 km y las revisones periódicas son cada 10.000 km. La parte ciclo destaca por el empleo de un chasis doble viga de aluminio, basculante de aluminio tipo "boomerang", horquilla invertida Showa SFF-BP y monoamortiguador con botella de gas separada de la firma japonesa (ambos multirregulables), pinzas de freno delanteras radiales monobloque Brembo M4.32 con bomba Nissin, piñas ergonómicas y neumáticos sport-touring Continental ContiRoad.

En cuanto al ABS y el control de tracción, están optimizados para el funcionamiento en curva. Éste último garantiza la tasa de deslizamiento y el control de par óptimos en cualquier ángulo de inclinación, mejorando la aceleración y el tacto del tren trasero. Es posible elegir entre cuatro niveles de intervención del control de tracción y dos del ABS.

POR SU LANZAMIENTO SE ENTREGA LIMITADA SIN COSTE, HASTA DICIEMBRE

Además, la nueva Street Triple 765 R A2 incorpora acelerador electrónico, módulo inercial IMU, y cuatro modos de conducción actualizados con nuevos mapas de inyección más dinámicos: Sport, Road, Rain y Rider (personalizable). Otros elementos a destacar son cambio rápido bidireccional Triumph Shift Assist, embrague asistido antirebote o control de elevación de la rueda delantera (*anti-wheelie*). También dispone de instrumentación hexagonal TFT a color, conectividad My Triumph opcional y depósito de gasolina de 15 litros. La iluminación LED con DRL también se incluyen de serie. La firma de Hinckley declara para el conjunto 189 kg en orden de marcha.

Rivales directas de la Street Triple 765 R A2 son las versiones A2 de la BMW F 900 R, Ducati Monster, Honda CB750 Hornet, Kawasaki Z900, KTM 790 DUKE y MV Agusta Brutale R.

La Street Triple 765 R A2 arranca en 10.795 €, incluye 4 años de ga-

La versión A2 es idéntica a la R excepto por la potencia del motor





Escape bajo el motor con silenciador corto para bajar el centro de gravedad.



La R en el depósito (15 l.) deja clara sus intenciones.



El motor de 765 cc impulsa a las Street Triple desde 2017.

rantía y estará disponible a partir de septiembre en dos esquemas de color: *Matt Baja Orange* y *Pure White*. Como oferta de lanzamiento, hasta el 31 de diciembre, la marca regala la limitación a 35 kW para facilitar el acceso a todo aquel que lo necesite. Y como buena Triumph, hay un catálogo con más de 50 accesorios disponibles para hacerla a tu gusto, como cúpulas pintadas a juego de la carrocería, puños calefactables, asas para el pasajero o diversas opciones de equipaje, entre otros.

La 765 R A2 es el escalón de acceso a la familia Street Triple





FB MONDIAL PIEGA 452

5.999 EUROS

Un soplo de aire fresco

La casi centenaria FB Mondial ha pasado por momentos difíciles, pero en los últimos años se ha ido consolidando como una propuesta distintiva, esencialmente gracias a las atrevidas líneas de sus modelos. La nueva Piega 452 es un ejercicio de estilo que no dejará indiferente a nadie y que, además, promete mucha diversión.

POR **BRUNO REBELO** • FOTOS **RUI JORGE**

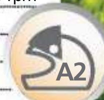
Últimamente vemos la llegada de muchas marcas nuevas, entre ellas varias históricas que, por una u otra razón, tuvieron problemas en algún momento y que gracias a la inversión de los grandes grupos asiáticos se están recuperando. El objetivo no es inocente, es la mejor manera de "entrar" en Europa, revivir nombres históricos, pero con producción íntegra en China, lo que significa bajos costes y precios muy competitivos, aunque muchas de estas marcas históricas sigan teniendo mucho sabor europeo, como el diseño. FB Mondial es un buen ejemplo de ello.

Nacida a finales de los años '20 (1929) en Italia de la mano de los cuatro hermanos Boselli (de ahí su nombre, F de "Fratelli" y B de "Boselli"), su génesis fue una vez más intentar crear opciones económicas para la Italia de la posguerra. Los hermanos, entusiastas de las →

Son 46,5 CV de potencia y 39,1 Nm de par para dar vida al conjunto

FICHA TÉCNICA | FB MONDIAL PIEGA 452

Motor	Bicilíndrico en línea, refrig. líquida, DOHC, 8v
Cilindrada	449 cc
Potencia	46,5 CV a 10.000 rpm
Par	39,1 Nm a 6.500 rpm
Limitable	-
Nº Marchas	6 velocidades
Vel. máxima	n.d.
Chasis	Estrutura en tubos de acero
Suspensión delantera	Horquilla invertida KYB de Ø41 mm, rec. 120 mm
Suspensión trasera	Monoamortiguador, con ajuste en precarga del muelle, rec. 120 mm
Freno delantero	Disco de 320 mm, pinza de quatro pistones, ABS
Freno trasero	Disco de 240 mm, pinza de dos pistones, ABS
Neumático del.	120/70 - 17"
Neumático tras.	160/60 - 18"
Distancia ejes	1.355 mm
Altura asiento	820 mm
Peso declarado	177 kg
Depósito	10 litros
Consumo	n.d.
PVP	5.999 €



VALORACIÓN | FB MONDIAL PIEGA 452

Diseño	★★★★☆
Prestaciones	★★★★☆
Comportamiento	★★★★☆
Suspensiones	★★★½☆
Frenos	★★★½☆
Consumo	★★★½☆
Precio	★★★★☆

La postura de conducción transmite confianza

MIRA AQUI EL VÍDEO

https://youtu.be/2Mt5PeGZFzM







El salpicadero es un TFT a color de 5" con mucha información y conectividad con smartphones para estar siempre informado.



Aunque potente, el tacto de frenada no es el mejor, pero el importador aseguró que el problema se ha solucionado en las últimas versiones.



El asiento es ancho y delante disfruta de un arco de piernas estrecho que facilita llegar al suelo incluso con las piernas más cortas.

carreras, pronto empezaron a desarrollar motos de carreras listas para competir en el Campeonato del Mundo, que ya estaba muy disputado en aquella época. Mondial compitió contra marcas como MV Agusta, Gilera o Moto Guzzi y, entre 1949 y 1957, ganó nada menos que cinco Campeonatos del Mundo, con cinco Títulos Mundiales de constructores y otros cinco de pilotos. Todo un logro para una marca tan pequeña y joven.

BELLAS Y AVANZADAS

En la época en la que competían, además de ser las más bellas, utilizaban soluciones técnicas muy avanzadas, en gran parte gracias a los ingenieros de la marca, que buscaban soluciones técnicas fuera de lo común. Y cuando éstas funcionaban, se situaban inmediatamente por delante de la competencia. Un ejemplo de ello fue el desarrollo del famoso sistema Desmodrómico, vendido y desarrollado para Ducati. Mondial atravesaba una fase tan buena que en 1957 Soichiro Honda pidió al Conde Boselli que le vendiera una de las motos de carreras con las que acababa de ganar los Títulos Mundiales de 125 cc y 250 cc. El Conde Boselli ofreció una de sus motos a Honda (que aún hoy se exhibe en el Museo Honda de Japón), convirtiéndose en la única marca distinta de Honda que tiene un lugar en el museo. Honda aprovechó bien esta oferta y desarrolló varios modelos y productos basados en esta moto, que catapultarían a la marca del ala dorada a la escena mundial.

NUEVA ERA

Invitados por el importador de FB Mondial, hemos ido a ver el último miembro de la familia Mondial, la Piega 452. El primer impacto es... sí, impactante; no nos dejó indiferentes el atrevido diseño del modelo, que capta inmediatamente la atención por la doble salida de escape (muy al estilo de las motos de carreras), así como el monobrazo y la llanta trasera. Se mire por donde se mire, el diseño es cautivador, actualizado con gran atención al detalle, responsabilidad de Rodolfo Frascoli de Frascoli Design, el mismo del diseño de algunos de los modelos más destacados de Triumph, por ejemplo.

En cuanto al equipamiento, lo más destacado es el motor bicilíndrico de 449 cc de 8 válvulas, refrigerado por líquido, capaz de desarrollar 46,4 CV a 10.000 rpm y 39,1 Nm de par a 6.500 rpm, con una caja de cambios de 6 velocidades. En cuan-

Dinámicamente muestra firmeza a velocidades más deportivas

La rueda trasera monobrazo también tiene un gran impacto estético

to a sus dimensiones, la moto es tan compacta como parece, como demuestran sus 1.965 mm de longitud, 775 mm de anchura y 1.100 mm de altura. La distancia entre ejes es de 1.355 mm, la altura del asiento es de unos generosos 850 mm, pero el peso es de unos agradables 177 kg, incluyendo el depósito de combustible de 10 litros. En el apartado ciclo, lo más destacado es el tarado de suspensiones compuesto por una horquilla invertida de 41 mm delante, con 120 mm de recorrido, mientras que detrás encontramos el espectacular monoamortiguador Multilink con 120 mm de recorrido. Garantizando una frenada potente y equilibrada, delante hay un disco de 320 mm con pinzas radiales Brembo de cuatro pistones y ABS, y, en la parte trasera, un disco de 240 mm con pinzas de →



Iluminación FULL LED con un diseño muy moderno

Sin duda un modelo que cautiva con sus detalles



Aunque el amortiguador trasero tiene ajuste de precarga de muelle, no es una operación fácil llegar a él para hacer cambios frecuentes.



Los dos escapes te trasladan inmediatamente al mundo deportivo y a otras motos italianas. Otro detalle encantador.



Motor alegre y divertido con dos modos de conducción disponibles, uno de los cuales, Race, permite desconectar el ABS y el control de tracción.

dos pistones. Para ofrecer la mayor eficacia posible sobre asfalto, dispone de los fiables neumáticos Pirelli Angel GT en 120/70/17" delante y 160/60/17", detrás. Como moto moderna que es, viene con una electrónica de última generación, donde además del ABS tiene control de tracción (que se puede desconectar completamente al igual que el ABS) en modo Race, manteniendo las ayudas en funcionamiento cuando se circula en modo Piega. Siguiendo con la parte tecnológica, también hay un cuadro de mandos TFT en color de 5" con conectividad.

JUEGO ADICTIVO

Uno de los detalles responsables de que esta moto sea tan adictiva es el sonido que emiten los silenciosos, que, madre mía, te dejan con una enorme sonrisa en la cara y son capaces de hacer girar cabezas allá por donde pases, con estallidos y estruendos cada vez que cortas gas.

La posición de conducción es correcta, todo el conjunto tiene un tamaño compacto, que es de esperar que los usuarios más altos encuentren un poco estrecho. Pero para nosotros, cuya estatura no supera los 1,63 metros, disfrutamos de lo lindo de sus cualidades dinámicas, especialmente en las carreteras más accidentadas, acompañados por un motor muy lleno que estaba disponible al recuperar marchas. Resultó ser un conjunto muy estable, con unas suspensiones que presentan un tarado muy versátil.

LOS NEUMÁTICOS MONTADOS DE SERIE SON UNOS FIABLES PIRELLI ANGEL GT, QUE TRANSMITEN MUCHA CONFIANZA

La frenada es buena y potente, pero el tacto podría mejorarse en una futura actualización. Al más puro estilo naked, es natural notar que las incursiones en autopista se encuentran con cierta resistencia de la carrocería al paso del aire, debido a la reducida capacidad aerodinámica, pero nada que intimide al público objetivo del modelo, los más jóvenes y los poseedores del carné A2.

Ya está disponible en nuestro mercado, la Piega 452 tiene un precio de partida de 5.999 €, cinco años de garantía y está disponible en acabado negro.

Para los que acaban de sacarse el carnet y quieren pasar de los 125 cc, la Mondial Piega 452 es una gran baza si se busca algo diferente y llamar la atención allá donde ir. Además, estamos seguros de que puede ser una buena e importante escuela para los recién licenciados, ya que es una moto con prestaciones más serias pero sin ser demasiado exigente. Mondial ha "refrescado" el segmento y afortunadamente que lo ha hecho, ya nunca se tienen demasiadas motos de este tipo. ■

La frenada es potente pero el tacto podría mejorar

La suspensión tiene un tarado equilibrado

FICHA TÉCNICA — HARLEY-DAVIDSON FAT BOB 114

Motor	V-twin a 45º, 8v, refrig. mixta aire y agua
Cilindrada	1.868 cc
Potencia	93 CV a 5.020 rpm
Par	155 Nm a 3.050 rpm
Limitable	No
Nº Marchas	6 relaciones
Vel. máxima	189 km/h
Chasis	Tubular en acero
Suspensión Delantera	Horquilla invertida, barras de 43 mm
Suspensión trasera	Amortiguador central, rec. 56 mm
Freno delantero	2 discos, pinzas de 4 pistones
Freno trasero	Disco con pinza de 2 pistones
Neumático del.	150/80 - 16
Neumático tras.	180/70 - 16
Distancia entre ejes	1.615 mm
Altura asiento	710 mm
Peso declarado	296 kg
Capacidad depósito	14 litros
Consumo	5,4 l/100 km
PVP	Desde 24.200 €



VALORACIÓN — HARLEY-DAVIDSON FAT BOB 114

Diseño	★★★★★
Prestaciones	★★★★☆
Comportamiento	★★★★☆
Suspensiones	★★★★☆
Frenos	★★★★☆
Consumo	★★★☆☆
Precio	★★★☆☆

DESDE 24.200 EUROS

HARLEY-DAVIDSON FAT BOB 114

Diversión ma

La actual generación Fat Bob 114 lleva sin cambios significativos (salvo esquemas de color) desde que llegara al mercado, hace ya 8 años. No es una custom cualquiera, e incluso se diría que no es una Harley-Davidson más, sino la verdadera expresión del "harlismo desbocado" con ganas de demostrar a qué raza pertenece. Es la mejor de las Cruiser, y una de las más dinámicas del catálogo H-D.

POR **LUIS LÓPEZ LOZANO** • FOTOS **PALOMA SORIA**

Motor V-twin, 1.868 cc y 93 CV de potencia

...de in USA

Lo primero que se me ocurrió hacer nada más parar la Fat Bob, quitarme los guantes y desabrocharme el casco fue quitármelo y esbozar un... Yeah, man!, mimetizado con la cultura norteamericana más enraizada con las raíces negras. Un "sí" que salió de lo más profundo de este humilde periodista cuya máxima alegría ha sido, es y sigue siendo, probar motos con la intención de encontrar el éxtasis que produce la conducción sobre dos ruedas y un motor entre las piernas, con ganas de empujar un mínimo; claro, que con esta Harley-Davidson, apenas recordarás dónde se encuentran esos mínimos, porque con ella esos niveles rozan los más apetecibles y excitantes máximos, en forma de enorme par disponible (nada menos que 155 Nm).

Una Harley con tintes deportivos era, años atrás, solo ciencia ficción... hasta la llegada de la V-Rod, un aparato que llevaba al extremo aquello del *long & low*, pero con un motor capaz de hacerte sentir como el "hombre bala", vestido con un →





El bloque de ambas piñas mantiene los estándares de Harley-Davidson. Nada nuevo, con pulsadores grandes e intermitencias separadas.



La enorme esfera sobre el depósito combina información analógica y digital, con esta última ocupando un pequeño espacio en la zona inferior.

traje tipo mono de cuero fino ceñido al cuerpo para meterte en un cañón y ser lanzado al otro lado de la pista de circo. En otras palabras, la aceleración era francamente impactante y, no contento con eso, aquella moto frenaba como nunca hubieras esperado de una Harley-Davidson. Hoy la V-Rod forma parte del recuerdo, con su color gris intenso y llantas semilenticulares. Se adelantó a su tiempo, sin ninguna duda, pero ahora veo a la Fat Bob 114 como digna heredera de una estirpe de motos, como poco, tremendamente excitantes bajo las alas del águila de Milwaukee.

LA FAT BOB 114 ES DIGNA HEREDERA DE UNA ESTIRPE DE MOTOS TREMENDAMENTE EXCITANTES

VOLUPTUOSA

La Fat Bob 114 rinde 95 CV pero los extrae de un V-twin con capacidad interna de 1.868 cc, lo que augura una entrega de par francamente espectacular y, con

Pies adelantados y manos elevadas: la ergonomía va con todo











ello, el regreso de aquella sensación mencionada del hombre bala con el traje de cuero fino y el casco abierto.

Se trata efectivamente de una moto con 155 Nm de par declarados a tan solo 3.500 vueltas, por lo que la situación requiere de un par de buenas manos agarradas a los puños del manillar de esta Harley, además de metros libres por delante para comprobar las virtudes de esta belleza, in situ. Por supuesto y como no podía ser de otro modo, no le sobran los detalles en el acabado, como podría ser el filtro de potencia abierto con rejilla tipo competición, resguardado como de costumbre en la marca por una tapa en la que figura la cilindrada del motor, en este caso en pulgadas cúbicas, 114 "inches".

Otros aspectos como la instrumentación mediante una esfera sobre el depósito resultan habituales, así como el giro de cabeza hacia abajo necesario para consultarlo en plena marcha, lo que no deja de ser comprometido según tu ritmo de rodaje; algo que reclama un nivel de atención máxima, con los reflejos siempre alerta. En realidad, forma parte de su encanto, como lo masivo del conjunto, desde el filtro de aire ya comentado, pasando por las gruesas piñas, habituales en la marca de los EE.UU., pasando por la pareja de silenciadores ubicados en el costado derecho, o →

RIVALES



DUCATI XDIAVEL DARK

La Diavel más "tranquila" y accesible, del catálogo, la V2 que incluso con ello, supera en potencia a la Fat Bob. En idiosincrasia la lucha es más discutible.

Motor	V2 a 90°, 8v, ref. líq.
Cilindrada	1.262 cc
Potencia	160 CV a 9.500 rpm
Par	127 Nm a 5.000 rpm
Peso	233 kg
PVP	22.790 €

INDIAN SCOUT BOBBER

Indian también tiene una representante en este segmento, para los que buscan un producto identitario con tendencia sport, y a precio más asequible.

Motor	V-twin, 8v, ref. líq.
Cilindrada	1.250 cc
Potencia	105 CV
Par	108 Nm a 6.300 rpm
Peso	246 kg
PVP	Desde 15.390 €



En tramos virados, la Fat Bob sorprende por su atrevimiento y su dinamismo



La opinión del probador

No es una Harley-Davidson cualquiera, algo que, con solo mirarla, ya queda más que claro. Su intrínseca deportividad resulta arrolladora y es capaz de enamorar a cualquiera. A mí, sin ir más lejos.











La presencia y acabado del V-twin 114 resulta espectacular, prometiendo lo que ofrece en plena marcha.



El filtro abierto del aire está inspirado en los empleados en motores de competición.



Recortado con líneas duras, sin embargo el asiento es tremendamente cómodo, listo para largas jornadas a lomos.



La pareja de discos de freno lidia con mayor eficacia de la que imaginas el peso del conjunto moto+piloto.

el grosor de las gomas de esta bestia, en llanta 16" con medidas 150 y 180 delante y detrás, respectivamente.

CONTRA EL ABURRIMIENTO

Esa voluptuosidad suya tan particular, como parte de su encanto, no puede deparar otra cosa más que un elevado nivel de excitación en plena marcha. Una vez sentado en su singular asiento recortado, te sientes perfectamente integrado en la moto. El primer toque al botón de arranque ya augura lo que está por venir a través de un sonido ronco, serio, hasta cierto punto intimidante. Magnífico. El tacto del embrague no resulta del todo duro, pero requiere su fuerza para accionar la maneta. El inevitable "clonk" al meter la primera velocidad te confirma que todo está listo para dar gas y salir a descubrir nuevos mundos, a los mandos de una moto que es de todo menos una más.

Y mucha atención, porque la Fat Bob podrá llevarte a engaño por su apellido; de acuerdo, es algo gorda y de ahí proviene parte de la mencionada voluptuosidad, pero para tu sorpresa esta Harley-Davidson se mueve con un desparpajo digno de su pretendido carácter transgresor. No te pide grandes esfuerzos, mantienes bien el equilibrio a muy baja velocidad y gira en poco espacio (tal vez no tan poco cuando se trata de salvar calles atascadas de coches en hora punta, pero no es ese su ambiente idóneo). No; a esta Harley le va mucho más el 'mambo' de una carretera despejada y salpicada por curvas de amplio radio y buen firme. Aquí la norteamericana te da lecciones sobre cómo trabaja un motor con par suficiente como para mover montañas. ¡Qué maravilla! ¡Cómo recupera y qué bien admite el aprovechamiento de la tercera relación del cambio para casi todo! Un lujo que viene acompañado por una parte ciclo que soporta cierta agresividad en la conducción, aunque no llega a admitir un pilotaje agresivo de improvisación; mejor adelantar trabajo e ir hacia el ápice de cada curva con los deberes bien hechos. En realidad, no faltará frenada ni un apoyo firme con información sobre lo que está sucediendo bajo sus pequeñas llantas de 16". Tanto el ABS como el control de tracción realizan su trabajo de manera eficaz para mayor tranquilidad.

Cuando llega el momento de parar y analizar lo vivido tan solo unos minutos y kilómetros atrás, resulta inevitable lanzar el grito de emoción como el que me surgió a mi, y que confirma el titular de esta prueba. ¡Sí, esta Fat Bob es una verdadera pasada y ofrece diversión de la buena! ■

EQUIPAMIENTO
CASCO **HJC RPHA 12**
CHAQUETA **CLOVER LEATHER 31**
GUANTES **RST STUNT III**
PANTALONES **RACERED RAPTOR**
BOTAS **RST AXIOM**

CONCLUSIÓN

Tal vez rompo la magia si te digo que estamos tratando con una Harley-Davidson de casi 25.000 €, pero no es menos cierto que puede que sea el mejor dinero gastado para tu salud mental y cardiovascular en toda tu vida. No solo es atrayente y casi única, sino que además resulta confortable en marcha, así como tremendamente divertida, siempre dispuesta a empujar a cualquier régimen para sentirte satisfecho y orgulloso de tu aparato. No lo dudes. Es digno de ser vivido.

La horquilla invertida se suma al carácter deportivo de la Fat Bob 114



La Calibro se comercializa en versión custom y bagger

Il Custom è vita

MOTO MORINI CALIBRO

La histórica firma italiana Moto Morini amplía su gama de modelos de media cilindrada con la Calibro, una cruiser limitable para carnet A2 que se aleja del custom tradicional para abrirse a un público más joven. Estética neo-retro minimalista, motor bicilíndrico potenciado, accesibilidad para todos los conductores y ausencia de ayudas electrónicas para potenciar la facilidad de uso y la personalidad. Su doble versión, diseño "Made in Italy" y precio contenido marcan la diferencia.

POR **JESSE MACH** • FOTOS **MOTO MORINI**

Motor bicilíndrico en línea
693 cc
69 CV y 68 Nm

Fundada en 1937 por Alfonso Morini, la firma de Casalecchio di Reno (Bolonia) marcó tendencia en la época de auge de la industria italiana de los 60 y 70 del siglo pasado, marcando un punto de inflexión con el lanzamiento de su mítica tres y medio V2. Tras pasar por seis propietarios diferentes, desde 2018 Moto Morini está englobada dentro del gigante chino Zhongneng Vehicle Group, especialista en la fabricación de motos desde 1988. Actualmente la firma italiana tiene sus cuarteles generales en Trivolzio (Pavía), donde se ubica su sofisticado centro de I+D, y cuenta con un catálogo compuesto por cinco modelos hasta 700 cc (trail, naked, scrambler y custom) impulsados por mecánicas bicilíndricas en paralelo. La Moto Morini Calibro ha sido la última en llegar, una moto custom de nueva →

FICHA TÉCNICA	MOTO MORINI CALIBRO
Motor	Bicilíndrico en línea, DOHC, 8v, refrig. líq.
Cilindrada	693 cc
Potencia	69 CV a 8.500 rpm
Par	68 Nm a 6.500 rpm
Limitable	Sí
Nº Marchas	6
Vel. máxima	175 km/h
Chasis	Doble cuna de acero
Suspensión delantera	Horquilla telescópica convencional de 41 mm, rec. 120 mm
Suspensión trasera	Doble amortiguador reg. precarga, rec. 100 mm
Freno delantero	Disco de 320 mm con pinza flotante de dos pistones
Freno trasero	Disco de 255 mm con pinza de dos pistones
Neumático delantero	130/70 R18
Neumático trasero	180/65 R16 – 180/70 R16
Distancia entre ejes	1.490 mm
Altura asiento	725 mm
Peso declarado	200 kg (seco)
Capacidad depósito	15 litros
Consumo	5 l/100 km
PVP	7.090 € custom 8.190 € bagger



DESDE
7.090
EUROS



factura y excelente relación calidad-precio.

SENCILLA PERO EFICAZ

La Calibro sorprende por un planteamiento sencillo y discreto, pero con todos los ingredientes necesarios para disfrutar. Emplea un motor bicilíndrico en paralelo DOHC 8 válvulas refrigerado por agua con 693 cc, 69 CV a 8.500 rpm y 68 Nm a 6.500 rpm, transmisión secundaria por correa dentada, escape 2 en 1 e inyección electrónica Bosch (que también firma el sistema ABS).

A nivel ciclo dispone de un chasis doble cuna de acero y basculante convencional del mismo material apoyado en un equipo de suspensión compuesto por horquilla telescópica convencional de 41 mm y doble amortiguador trasero regulable en precarga. Llantas de nueve palos dobles (delantera de 18" y trasera de 16"), monodisco de freno delantero, estriberas regulables (ambas en distancia y también puntera de cambio) y neumáticos Timsun se incluyen de serie.

Otros detalles pasan por el empleo de iluminación full-LED, fuelles de

VALORACIÓN	MOTO MORINI CALIBRO
Diseño	★★★☆☆
Prestaciones	★★★☆☆
Comportamiento	★★★★☆
Suspensiones	★★★☆☆
Frenos	★★☆☆☆
Consumo	★★★☆☆
Precio	★★★★☆



horquilla, bloqueo de dirección en la pipa, instrumentación mixta analógica-digital, toma de corriente USB (en el lateral izq.) o botones de intermitente independientes. Las especificaciones se completan con un depósito de gasolina metálico de 15 l. y un peso seco de 200 kg.

EN MARCHA

Subirte en la Calibro resulta muy fácil ya que su asiento, a 725 mm del suelo, facilita a los más bajitos apoyar con los dos pies sin problemas, además de poseer un mullido confortable. Los brazos van estirados y los pies, adelantados pero sin extremismos. Precisamente, uno de los puntos fuertes de la custom italiana es que permite retrasar los pies al disponer de un anclaje de estriberas más centrado, lo que dará más confianza a los conductores menos experimentados. Igualmente, la puntera de la palanca de cambio también rota para acoplarse perfectamente a cada medida de pie y talla de bota.

En marcha se agradece el aumento de potencia y, sobre todo, de par del bicilíndrico en línea. Ganar 44 cc puede parecer insignificante, pero si hablamos de 14 Nm extras ya es otra cosa.

En una custom de este tipo, cuya arquitectura no invita a conducir como si llevaras una naked, se agradece todo el par que sea posible: cuanto más, mejor. La zona media del cuentarrevoluciones analógico se encuentra muy lleno, ideal para hilar entre curvas a 6.000-8.000 rpm. Esto no quiere decir que sea perezosa, ni mucho menos, pues su culata de 4 válvulas le da suficiente "vidilla" para buscar el sobrerrégimen si es lo que te gusta; la Calibro no se queja en ningún caso. Otro detalle interesante es que se la cadena de transmisión de sus hermanas de catálogo es aqui una correa dentada, más directa, menos ruidosa y con mínimo mantenimiento.

ES UNA MOTO CUSTOM DE NUEVA FACTURA Y EXCELENTE RELACIÓN CALIDAD/PRECIO

A nivel chasis sorprende, pues es más ágil de lo que imaginas. Está claro que este segmento ya ha mutado de las custom tradicionales a las cruiser, mucho más divertidas y efectivas. Aún sin soluciones sofisticadas ni especiales en lo que a la parte ciclo se refiere, el equipo de Moto Morini ha hecho bien los deberes, logrando unas geometrías racionales (menos de metro y medio entre ejes) y un bajo centro de gravedad que facilita todos tus movimientos. La llanta delantera de 18" siempre es preferible a una delantera de 19, junto a una trasera de 16 que "timonea" bien.

La frenada cumple, en parte por las pinzas J.Juan, siempre un valor seguro, aunque se agradecería una pinza delantera de cuatro pistones para tener que apoyarte menos en el trasero. El *display* que complementa la instrumentación ofrece una información muy básica y se echa de menos la autonomía estimada, aunque sí dispone de barra con nivel de gasolina.

La versión estándar cuesta 7.090 € y está disponible en dos colores (rojo/negro y gris/negro). La versión Bagger (disponible únicamente en color negro) asciende a 8.190 € al añadir carenado frontal 'Batwing', maletas laterales (19 l.) y tapa de colín aunque es mucho más "pintona" y atractiva. ■





Display mixto analógico-digital con protagonismo del cuentarrevoluciones.


Neumático delantero 130, llanta de 18" y pinza de freno J.Juan.


Iluminación full-LED con óptica frontal circular carenada y pequeño parabrisas.


Asiento biplaza con buen mullido a 725 mm del suelo. La versión Bagger incluye tapa de colín.


El propulsor bicilíndrico pasa de 649 a 693 cc, ganando potencia y par.


La versión Bagger incorpora maletas laterales de 19 l.



KAWASAKI ELIMINATOR 500

Elimina tus dudas

Te gustan las motos cruiser por su marcada personalidad, basada sobre todo en una particular estética dominada por aquello del long & low, larga y baja, con lo que ello conlleva, ¿Verdad? Y además buscas una urbanita capaz de llevarte de un lado a otro cada día con el estilo que más te gusta. Kawaski te lo pone muy fácil con su nueva creación para que elimines tus dudas, si acaso alguna ha surgido en tu mente.

POR **LUIS LÓPEZ LOZANO** • FOTOS **ISRAEL GARDYN**

Motor bicilíndrico en paralelo, 451 cc y 45 CV de potencia

FICHA TÉCNICA | KAWASAKI ELIMINATOR 500

Motor	Bicilíndrico paralelo, 8v, refrig. líquida
Cilindrada	451 cc
Potencia	45 CV a 9.000 rpm
Par	43 Nm a 6.000 rpm
Limitable	-
Nº Marchas	6 relaciones
Vel.máxima	186 km/h
Chasis	Estructura tubular en acero
Suspensión delantera	Horquilla convencional, barras de 41 mm
Suspensión trasera	2 amortiguadores
Freno delantero	Disco de 310 mm, pinzas de doble pistón
Freno trasero	Disco de 240 mm, pinza de doble pistón
Neumático delantero	130/70 - 18
Neumático trasero	150/80 - 16
Distancia entre ejes	1.520 mm
Altura asiento	735 mm
Peso declarado	176 kg
Depósito	13 litros
Consumo	4,3 l/100 km
PVP	Desde 8.399 €



DESDE 8.399 EUROS

VALORACIÓN | KAWASAKI ELIMINATOR 500

Diseño	★★★☆☆
Prestaciones	★★★★☆
Comportamiento	★★★★☆
Suspensiones	★★★☆☆
Frenos	★★★★☆
Consumo	★★★★☆
Precio	★★★★☆











A nadie le puede extrañar el hecho de que aparezcan dudas cuando vas a realizar una inversión de más de 6.000 € o, traducido al idioma de antes, el millón de "pelas", entre otras cosas porque hasta incluso cuesta bastante más que antes ganar dicha cantidad con tu trabajo y esfuerzo. De modo que sería lógico que surgieran preguntas, como por ejemplo si va a ser una moto fácil de conducir para llegar bien con ambos pies al suelo, si podrás permitirte mantenerla, si te cabe en el garaje, etc.

Son dudas lógicas, estas y otras muchas, que aparecen al enfrentarte a la compra de cualquier valor de peso específico. Pues bien, Kawasaki ha venido a resolver gran parte de ellas, ojalá todas, con la nueva Eliminator 500.

Se trata de una custom apta para el carnet A2 cuyo objetivo es eliminar todo el lastre posible para su uso y disfrute. Por ejemplo, no necesitas limitarla, como sucede con otras hermanas de catálogo, para rodar con la reducción a 35 kW, lo que ya supone un gasto menos a la hora de afrontar su compra.

Desde luego, tienes que pensar en conseguir la póliza del seguro desde el mismo momento de sacar la moto del concesionario; pero incluso hasta para eso Kawasaki te echa un cable con la aportación de un "terceros" para el primer año. No podrás decir que vas por mal camino y que, efectivamente, van eliminándose posibles trabas que te surjan al comprar tu moto nueva.

MAGNÍFICA BASE

Con la Eliminator 500 todo es un "suma y sigue". Por ejemplo, y si bien se trata de una moto de nueva factura, sin embargo bebe de las fuentes de elementos ya conocidos y bastante probados a día de hoy. Tal es el caso del motor, sobre el que pivota el grueso de motos medias para el carnet A2 de la firma verde. El twin paralelo encuentra su base en el mismo propulsor que ha dado

La Eliminator es larga pero no pesada; abordar rotondas es tan fácil como proponértelo





La opinión del probador

Para ser una custom o cruiser, como le gusta llamar Kawasaki a esta Eliminator 500, tiene su genio y la verdad es que se agradece, pensando en momentos lúdicos cuando sales a rodar más allá de la ciudad.







La altura del manillar es más de una moto naked que de una cruiser, cómoda en todo caso




La firmeza de la pareja de amortiguadores aporta talante deportivo a la Eliminator. Son ajustables en precarga en cinco posiciones.



A la Eliminator le basta un único disco delantero de 310 mm para detener el conjunto formado por moto y piloto.

RIVALES



HONDA CMX500 REBEL

Es la gran rival porque sigue muchas de las pautas dirigidas al carnet A2, sin necesidad de limitación y con una vertiente eminentemente práctica y también lúdica.

Motor	twin paralelo, 8v, refrig. líquida
Cilindrada	471 cc
Potencia	46 CV a 8.500 rpm
Par	43 Nm a 6.000 rpm
Peso	190 kg
PVP	7.050 €



KAWASAKI VULCAN S

Con la Vulcan S, la Eliminator tiene la competencia en casa, en este caso con posibilidad de deslimitación para disfrutar de 61 CV, eso sí, con más peso y dinero requerido.

Motor	twin paralelo, 8v, refrig. líquida
Cilindrada	649 cc
Potencia	61 CV a 7.500 rpm
Par	62 Nm a 6.600 rpm
Peso	229 kg
PVP	Desde 8.600 €

vida a las Ninja 400 y Z400, eso sí, evolucionado de cara a la presente temporada mediante un providencial aumento de capacidad interna que, acompañado con otros aspectos pulidos, consiguen un conjunto francamente magnífico para sus propósitos. ¿Y cuáles son estos?

Precisamente de lo que hemos hablado más arriba, es decir, ofrecer una moto donde la fiabilidad, el rendimiento y la economía vayan de la mano, tal vez pensando en nuevas generaciones de usuarios de la moto con carnet A2, pero en realidad yo iría mucho más allá y vería la Eliminator 500 como una custom o cruiser ligera, fácil, accesible y muy aprovechable para todo tipo de público, independientemente de su edad y condición económica, entre otras. →



La sencillez general llega también a la instrumentación mediante un reloj LCD que aporta conectividad vía bluetooth.





El bicilíndrico sigue ofreciendo un rendimiento excelente, y más todavía en su última versión con 451 cc de capacidad.





Las piñas son simples, pero poco más necesita esta moto para ofrecer buen tacto, con acabado propio de Kawasaki.

Sí, porque la Eliminator es capaz de seducir hasta al más pintado. Si la observas bien, te darás cuenta que efectivamente es "larga y baja", al más puro estilo norteamericano. Un aspecto que incide en la facilidad de conducción hasta para los menos versados en estas lides. Bien es cierto que podría aportar más elementos de ajuste para dejar la moto a tu gusto, como la distancia de la maneta de embrague al puño o una regulación más eficaz del freno, suspensiones aparte, pero en este caso estaríamos perdiendo enteros en uno de los valores más preciados de la Eliminator 500: su precio.

Un display TFT, por ejemplo, encarecería el producto final, por lo que se conforma con una esfera LCD descentralizada respecto a la posición de la moto, tal y como sucede con el bombín, situado en el lado opuesto. Pero atención, porque dispone de conexión vía bluetooth y dispone también de un faro con óptica LED, como sucede en la zaga. Aparte de ello, no hay florituras de acabado ni en el manillar ni en toda su zona, con un anclaje simple y visto a la tija superior. Las piñas, los mandos, las suspensiones... Todo resulta sencillo pero equilibrado para dinamizar una moto que, aparte de resultar bella gracias a su apariencia custom, aporta su carácter cruiser sport del que ninguna Kawasaki puede escapar. Y la Eliminator 500 no iba a ser menos.

LA ELIMINATOR 500 INCIDE EN LA FACILIDAD DE CONDUCCIÓN HASTA PARA LOS MENOS VERSADOS

GRATA SORPRESA

Es difícil, hoy día, que una Kawasaki te sorprenda por sus capacidades deportivas, pero lo cierto es que esta cruiser lo ha hecho conmigo. Me esperaba las bondades de un motor que, he de reconocerlo, me parece sencillamente espectacular para las labores que debe cumplir, porque lo hace de manera no solo abnegada, sino eficiente al máximo. Pero claro, con una línea roja en su cuentavueltas LCD situada en 12.000 vueltas, ¿Qué se puede esperar? Justo lo que imaginas: una cruiser con ganas de marcha. El asiento, situado a tan solo 765 mm, aporta la confianza que necesita hasta el piloto más corto de talla. Esto, unido a un manillar situado a una altura media, alto pero sin exagerar, así como unos pies que descansan sobre estribos algo retrasados (lo justo) te permite tanto pasear por las calles de tu ciudad como ir tras la búsqueda de diversión en cualquier tramo de curvas fuera de ella, donde el carácter "Ninja & Z" del twin paralelo es toda una delicia en cualquier circunstancia. Abajo es pura dulzura rodando casi a paso de persona, asistido por un cambio

Su condición de moto cruiser sport se agradece hasta en ciudad, mostrándose ágil y ratonera

bien escalonado y de tacto inmediato, mientras que las recuperaciones en la zona media y la estirada final se reservan para momentos de acción instantánea, donde la quema de adrenalina se encuentra garantizada... sí, con una cruiser como esta Kawasaki.

No te dejes engañar por su asiento bajito y el único disco de freno delantero, porque si los identificas montados en una moto como esta como un modelo de conducción relajada exclusivamente, te equivocarás. Supongo que en este caso no podía ser de otro modo atendiendo a sus orígenes.

CONCLUSIÓN

Una de sus principales consignas es la de presentarse como una moto accesible en todos los aspectos para usuarios del carnet A2. Bien, si eres nuevo en esto de rodar en moto será muy bienvenida esa ayuda extra, en aspectos tan variados como ergonomía o precio de compra. En realidad, se trata de una cruser ligera y divertida apta para todos los públicos.



EQUIPAMIENTO
CASCO **HJC RPHA 71**
CHAQUETA **RST PILOT EVO AIR**
GUANTES **RST STUNT III**
PANTALONES **RACERED RAPTOR**
BOTAS **RST AXIOM**

VALORACIÓN SYM MAXSYM 400 GT

Diseño	★★★★☆
Prestaciones	★★★☆☆
Comportamiento	★★★☆☆
Suspensiones	★☆☆☆☆
Frenos	★★☆☆☆
Consumo	★★★☆☆
Precio	★★☆☆☆

Motor monocilíndrico EU5+ 399 cc y 35 CV de potencia

FICHA TÉCNICA SYM MAXSYM 400 GT

Motor	Monocilíndrico, SOHC, 4v, refrig. líquida
Cilindrada	399 cc
Potencia	34 CV a 6.750 rpm
Par	38,1 Nm a 5.250 rpm
Limitable	-
Nº Marchas	automático CVT
Vel. máxima	134 km/h
Chasis	Tubos de acero
Suspensión delantera	Horquilla telescópica de 41 mm
Suspensión trasera	Doble amortiguador, ajuste en precarga
Freno delantero	Disco de 288 mm. Pinza radial de 4 pistones. ABS
Freno trasero	Disco de 275 mm, Pinza de 1 pistón, ABS
Neumático del.	120/70 R15 42N
Neumático tras.	160/60 - 14 62N
Distancia ejes	1.555 mm
Altura asiento	780 mm
Peso declarado	215 kg
Depósito	13 litros
Consumo	n.d.
PVP	6.499 €



DESDE 6.499 EUROS



SYM MAXSYM 400 GT

Luchador incansable

Uno de los modelos veteranos de SYM en la cilindrada media recibe este año una nueva actualización. Tan eficaz como siempre este polivalente scooter incorpora ahora algunos detalles que modernizan su imagen y lo mantienen en la pelea frente a una competencia que llega cada vez más fuerte y equipada.

POR **ALEJANDRO MÉNDEZ** • FOTOS **SYM MOTORCYCLES**

El importador de SYM en nuestro mercado, Motos Bordoy, cumple 20 años de actividad con la marca; dos décadas de intenso trabajo que han dado como resultado hasta ahora más de 150.000 clientes satisfechos y alcanzar el cuarto puesto en las ventas totales nacionales a cliente final. En España la red SYM la conforman más de 90 concesionarios oficiales establecidos por toda la geografía, además de una extensa red de agentes y servicios oficiales, con lo que al final son casi 1.000 servicios de la marca en nuestro país; ofreciendo siempre cinco años de garantía oficial directa de la marca en todos los modelos, y lo único que los clientes deben hacer es pasar las revisiones pertinentes de su vehículo en alguno de los talleres acreditados. Para todos ellos además, está activa una completa web de recambio oficial en la que poder encontrar y adquirir esa pieza necesaria que se empeña en no aparecer y hay que cambiar (**www.recambiooriginalsym.com**), y recientemente se ha puesto en marcha un servicio multiopción de compra, SYM Move, gracias al cual, y a una financiación con el Banco Santander, resulta más fácil la compra del scooter mediante cuotas mensuales. Al igual que otros sistemas de otras marcas del mercado, a los 3 años de compra el cliente puede decidir si cambiar de modelo o terminar de adquirirlo. →



Frenada delantero con un disco ondulado de 288 mm y pinza radial de 4 pistones. Es un tanto sensible y el sensor de emergencia salta con facilidad.



Nueva pantalla LCD digital de 6", aunque algo desaprovechada. Ofrece bastante info pero se echa en falta un sensor de presión de los neumáticos o la autonomía en kilómetros.



Buenos acabados, con toda la mecánica protegida. Fíjate hasta donde llega el amortiguador trasero en la parte inferior.



El asiento es de nuevo diseño y está ahora 20 mm más bajo que antes: a 780 mm del suelo. Ofrece espacio generoso para conductor y acompañante.

PUESTA AL DÍA

Uno de los modelos más recientes que se pueden adquirir con este plan es la renovada generación SYM Maxsym 400, el scooter GT urbano de media cilindrada de la firma que cubre el hueco entre el Cruisym Alpha 300 y el Maxsym TL 508.

El Maxsym es un veterano scooter que llegó al mercado hace 13 años, recibió una primera actualización a los 6 años de vida, otra 4 años más tarde y ahora una tercera. Es curioso observar cómo los tiempos entre los diferentes *restyling* se van acortando, debido sobre todo a la irrupción en el segmento de nuevos modelos, que obligan a las marcas a incorporar elementos que no tenían y que su competencia sí equipa.

En el caso del Maxsym 400, esta renovación significa la puesta al día del motor, homologado ya para la Euro5+, con el añadido de nuevas ópticas al conjunto, delante y detrás, junto a una nueva pantalla LCD de 6" y un nuevo asiento más confortable a menor altura del suelo (20 mm menos, de 800 a 780 mm).

La dotación de su equipamiento también cuenta con ABS de doble canal, Control de Tracción desconectable, aviso de frenada de emergencia que alerta a los conductores de los vehículos situados detrás mediante la activación del parpadeo del piloto trasero en caso de frenadas fuertes por encima de 70 km/h, doble amortiguador trasero regulable, llave de proximidad y arranque keyless, parabrisas delantero ajustable en dos posiciones sin herramientas, manetas regulables, dos guanteras en el contraescudo (una de ellas con conexión USB) y el siempre bien apreciado freno de estacionamiento (se activa al desplegar la pata de cabra).

EL MOTOR, ACTUALIZADO A EU5+, OFRECE ACELERACIÓN SUAVE Y LINEAL

Bajo el asiento dispone de un hueco de carga de 45 litros que puede albergar hasta 2 cascos integrales (dependiendo de marca y modelo). Para no tener que estar jugando al Tetris con los cascos para encontrar la combinación ideal, se ofrece un gráfico debajo del sillón con la colocación más idónea para aprovechar el espacio y conseguir cerrar el asiento.

MARCHA EFICAZ

La postura a sus mandos es relativamente cómoda, con un manillar alto y voluminoso que permite un agarre firme y mucho control durante la conducción. El trasero reposa bien en el

Resulta cómodo de conducir. El conjunto está bien equilibrado y su peso de 215 kg parece menor

Una carretera de curvas con buen asfalto puede ser un escenario divertido para él

amplio asiento y hay espacio de sobra, aunque resulta un tanto latoso encontrar una postura idónea para los pies pues el túnel central es demasiado voluminoso y no permite un acomodo agradable.

Eso sí, en movimiento el Maxsym 400 ofrece un rodar suave y eficaz, con una marcha alegre y un dinamismo que sorprende por su comodidad y su ligereza; los 34 CV de potencia de su monocilíndrico cunden bastante y da la sensación de que los 215 kg del conjunto son muchos menos. Los neumáticos Maxxis que acompañan de serie ofrecen buen agarre y mucha confianza.

En la apertura del gas el motor ofrece una aceleración suave y constante, hasta encontrar el tope de velocidad punta, alrededor de los 134 km/h; no es mucho para ser un 400 cc, pero suficiente para moverte con soltura en ciudad y vías rápidas del extrarradio, y encontrar ritmos agradables durante rutas de media distancia por carretera. En este aspecto la suspensión es confortable sobre buen asfalto, aunque se vuelve algo rebotona si se empieza a degradar. En mal piso el rebote llega ser bastante incómodo, el amortiguador trasero es bastante seco y los baches aunque sean leves se aprecian mucho, y en carretera mala es aún peor; aunque con otro ajuste en una de las cinco posiciones que permite suavice su comportamiento.

Su precio de venta arranca en 6.499 €; no es barato precisamente, frente a modelos de la competencia más equipados, aunque eso sí, no serán tan eficaces en desplazamientos por carretera a ritmos "alegres" ni sus materiales serán de la misma calidad, ni ofrecen 5 años de garantía con seguro gratis para los usuarios mayores de 21 años. ■


Dos colores disponibles: blanco o gris



KYMCO SKY TOWN 125

Del asfalto al cielo

La firma de Taiwan presenta un scooter urbano completamente nuevo, el Sky Town 125 ABS con el que quiere ofrecer el "cielo en la ciudad". Cualesquiera que sean tus necesidades de movilidad urbana, el Sky Town 125 promete satisfacerlas, con toda la garantía y saber hacer del líder del segmento.

Cada día surgen más usuarios que se preocupan por su movilidad urbana personal, ya sean conductores de coche que a los que ya no les gusta circular con su vehículo día tras día de camino al trabajo o de regreso a casa, o ciudadanos que no desean depender del transporte público, con todo lo que eso conlleva en cuanto a descarga de problemas y liberación de horarios, facilidad para aparcar en la puerta del destino, etc.

El trabajo de KYMCO por ofrecer un producto "con las tres B's clásicas" (bueno, bonito y barato) ha ido dando sus frutos en forma de scooter urbanos de alta eficiencia, mínimo consumo y larga vida, lo que se traduce sobre el terreno en un vehículo confiable que no requiere de grandes esfuerzos económicos, ni para su compra ni para su mantenimiento durante toda su vida útil junto al propietario.

Todo ello se ha demostrado ya, entre otros modelos, con los diferentes scooter urbanos de KYMCO: People, X-Town CT, o Agility, un rueda alta cuyo boca a boca positivo ha propiciado que se colara entre los 10 más vendidos del mercado.

Ahora KYMCO presenta, en formato "mini GT", una variante que retoma el enorme éxito cosechado por la competencia más directa: el Honda PCX, un scooter que ha penetrado en las ciudades con la fuerza del gigante al que representa, pero también gracias a una practicidad y buen hacer evidentes, que ahora busca replicar el fabricante taiwanés con el Sky Town 125 ABS.

Disponible en dos acabados: gris o blanco.

VALOR SEGURO

El Sky Town está ya en fase de producción y uno de sus primeros destinos será el mercado español. Será, además, la primera moto en neutralizar la huella de carbono derivada del conflicto del Mar Rojo, por el que los buques que los transportan deben realizar un trayecto más largo que aumenta 1,6 veces la huella. Para ello, y principalmente, se cerrarán únicamente acuerdos con navieras que tengan programas de neutralización acordes.

Pero, ¿Cuáles son sus principales armas? Comenzamos por su motor, ya que el nuevo monocilíndrico de refrigeración por aire consigue maximizar su rendimiento mientras se alcanza las cotas impuestas por la reciente norma Euro 5 +, lo que significa máxima eficiencia que le lleva incluso a superar, con amplio margen, las restrictivas normas antipolución que serán obligatorias a partir del próximo año en todas las motocicletas de nueva factura.

El nuevo Sky Town 125 ABS es más ligero, compacto, bajo y, por tanto, fácil de usar que cualquier otro KYMCO, cuyas características ya eran extraordinarias en este sentido a través de toda su gama. Según la marca, de los 427 elementos que componen el nuevo scooter, solo 61 son empleados en otros modelos hermanos.

www.kymco.es

FICHA TÉCNICA | KYMCO SKY TOWN 125 ABS

Motor	Monocilíndrico, SOHC 4v, refrig. aire
Cilindrada	125 cc
Potencia	11 CV a 8.500 rpm
Par	11 Nm a 6.500 rpm
Limitable	-
Nº Marchas	Automático
Vel.máxima	n.d.
Chasis	Tubular en acero
Suspensión delantera	Horquilla convencional, barras de 31 mm, rec. 105 mm
Suspensión trasera	2 amortiguadores, rec. 100 mm
Freno delantero	Disco de 220 mm, pinza de doble pistón, ABS
Freno trasero	Disco de 200 mm, pinza de doble pistón, ABS
Neumático del.	110/70 - 14
Neumático tras.	130/70 - 13
Distancia entre ejes	1.320 mm
Altura asiento	770 mm
Peso declarado	126 kg
Depósito	7 litros
Consumo	2,5 l/100 km
PVP	2.999 €



Algunos de sus elementos distintivos son dos frenos de disco y ABS de doble canal Bosch, doble toma USB, doble guantera, espacio para un casco integral bajo el asiento, baúl trasero de serie, display LCD y llantas de 14" y 13" delante y detrás, respectivamente. Además cuenta con chasis perimetral con refuerzos centrales y soporte de motor inferior para un arranque más suave. Será a partir del 1 de septiembre cuando esté en los concesionarios a un precio de 2.999 €, con matrícula gratis.


La instrumentación corre a cargo de una compacta pantalla LCD, que ofrece incluso información de mantenimiento periódico o voltaje de la batería.


El sistema de frenada con doble disco delantero con ABS de doble canal, aporta un enorme valor añadido a este scooter que muchos de sus rivales no tienen.


Un casco integral y algo más tiene cabida bajo el asiento, aunque su oferta de lanzamiento incluye el baúl trasero de serie.

El puente central permite ofrecer una mayor rigidez al conjunto

Innovadora

HONDA CB 650R E-CLUTCH

La Honda CB650 R es una moto que ha dado muchas alegrías a la marca del ala dorada; tantas como a nosotros, los afortunados propietarios de una de ellas. Su concepto ha ido evolucionando con el paso de los años hasta llegar a ese interesante toque neoretro que tanto gusta y que combina a la perfección con la arquitectura tetracilíndrica de su motor, que termina por ser la gran estrella de una moto que, con el nuevo cambio E-Clutch, se presenta más innovadora que nunca.

POR **LUIS LÓPEZ LOZANO** • FOTOS **ISRAEL GARDYN**



9.400 EUROS

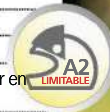
La innovación y el desarrollo han sido premisas que Honda lleva a gala poner en práctica en modelos emblemáticos con su logo. Recuerdo varios ejemplos ilustres, como la cascada de engranajes en su exclusivo y recordado motor V4 de las RC de la década de los años '80 y '90. Pero la marca no se queda en el lujo del detalle aplicado sobre motos exclusivas, lo que por otro lado resulta lógico, sino que prefiere desplegar sus referencias tecnológicas sobre todo tipo de modelos. Tal fue el caso del cambio semiautomático DCT en las primeras NC750, modelos utilitarios y polivalentes en esencia, para luego dar vida a otras creaciones singulares como X-ADV o Integra, entre otros grandes apellidos.

Para el presente año 2024, Honda ha cargado las tintas en su más que emblemático motor tetracilíndrico en línea que anima una de las motos más eficaces del segmento naked para el carnet A2. Los que hemos →



Motor tetracilíndrico en línea, 649 cc y 95 CV de potencia

FICHA TÉCNICA	HONDA CB650 R E-CLUTCH
Motor	Tetracilíndrico en línea, 16v, refrig. líquida
Cilindrada	649 cc
Potencia	95 CV a 12.000 rpm
Par	63 Nm a 9.500 rpm
Limitable	Sí
Nº Marchas	6 relaciones
Vel. máxima	228 km/h
Chasis	Estructura tubular en acero
Suspensión delantera	Horquilla invertida, barras de 41 mm
Suspensión trasera	Monoamortiguador progresivo
Freno delantero	2 discos de 310 mm, pinzas de 4 pistones
Freno trasero	Disco de 240 mm, pinza de un pistón
Neumático del.	120/70 - 17
Neumático tras.	180/55 - 17
Distancia ejes	1.450 mm
Altura asiento	810 mm
Peso	207 kg
Depósito	15,4 litros
Consumo	4,8 l/100 km
PVP	9.100 € (estándar) 9.400 € (E-Cluctch)



VALORACIÓN	HONDA CB650 R E-CLUTCH
Diseño	★★★★☆
Prestaciones	★★★★☆
Comportamiento	★★★★☆
Suspensiones	★★★☆☆
Frenos	★★★★☆
Consumo	★★★☆☆
Precio	★★★☆☆

Disponible hasta en 4 tonos cromáticos











tenido o tenemos una Honda "in line four" somos, a día de hoy, unos verdaderos románticos en un mundo en el que los motores de dos y tres cilindros pretenden acaparar el mercado por razones que se relacionan con la optimización de costes, en muchos casos. Todo ello, unido a las restrictivas normativas antipolución, prácticamente han obligado a evolucionar a los "tetras" casi a marchas forzadas... Pero quien lo ha hecho, está más que satisfecho, como puede ser el caso de Suzuki con su eterno propulsor de origen GSX-R, o el caso que aquí y ahora nos ocupa.

FUENTE DE INSPIRACIÓN

Desde la aparición de la primera CB750 a finales de los años '60, Honda ha abanderado esta arquitectura hasta elevarla al máximo nivel en prestaciones, practicidad, sonido, suavidad de conducción con un tacto espectacular... El listado de bondades resulta ser prácticamente infinito, por lo que no es de extrañar que quien obtiene el carnet A2 y busca una moto que evite los cánones actuales de comercialización con modelos de cliché estandarizado, ponga su mirada en motos como esta Honda CB650 R.

Tras probar todas las CB de las últimas décadas, desde las originales CB-F con motor de origen Hornet primera generación hasta la que tengo ahora entre mis manos, he de decir que es la que más me ha impresionado junto a la generación precedente de este modelo. Y, si bien me enamoró la forma de desenvolverse de la segunda entrega de aquellas CB-F de poco más de 70 CV, cómodas, sencillísimas de pilotar y con un consumo ridículo por fin en la marca del ala dorada, ahora y ya con más de 90 CV entre las piernas, junto con una estética muy lograda, la nueva CB650 R no solo da un paso al frente en la versión Euro 5 +, sino que lo hace abanderando un nuevo cambio bajo la denominación E-Clutch, alternativo al ya afamado DCT.

Pero antes de adentrarnos en su explicación, esta "seis y medio" merece un momento de atención en cuanto a las mejoras introducidas, porque si pensabas que por cumplir la próxima Euro obligatoria iba a descafeinarse, estás equivocado. Para no perder su esencia de moto servicial pero, al tiempo, divertida y desmelenada, Honda ha subido el régimen de giro para entregar potencia

Una de las zonas que se ha modificado es la zaga

EQUIPAMIENTO
CASCO **HJC RPHA 12**
CHAQUETA **RST S-1**
GUANTES **RST TRACTECH EVO4**
PANTALONES **RACERED RAPTOR**
BOTAS **RST AXIOM**



La opinión del probador

La Honda CB650 R evoluciona lo suficiente para hablar de ella como una moto nueva. El sistema de cambio semiautomático E-Clutch remata la jugada, ganando puntos en exclusividad y facilidad de uso que se suma al innato atractivo de su extraordinario motor.









en la zona alta, mientras que abajo ha trabajado para ofrecer más par, también a medio régimen pero fundamentalmente en la parte más crítica para un "tetra": el comienzo de la escala del cuentavueltas. En pocas palabras, un trabajo redondo para conseguir 95 CV a 12.000 vueltas, con 63 Nm a 9.500 rpm, régimen algo elevado que, en cierto modo, engaña porque sobre el terreno el tetracilíndrico no se muestra al mismo nivel en las zonas críticas indicadas como en versiones precedentes.

Sí mantiene una de sus señas de identidad que más aprecio: no sé tú,

EL LISTADO DE SUS BONDADES RESULTA SER PRÁCTICAMENTE INFINITO

pero a mí me encantan los cuatro colectores "peinados" que recuerdan a los utilizados por la CB400 Four de la década de los '70, algo que no combina mal con la salida corta y compacta del silenciador, que deja mucho espacio libre para moverte entre coches en ciudad. Las ópticas LED, aunque rediseñadas, mantienen su esencia neoretro, mientras que el nuevo colín integra el asiento del pasajero para rematar la moto en la zaga. No falta una instrumentación TFT de 5" a la que puedes conectar el teléfono móvil y más a través del sistema Honda RoadSync y, aunque no encontramos en su pantalla modos de conducción para seleccionar, veremos que en absoluto resultan imprescindibles en una moto como esta.

ACCIÓN SEMIAUTOMÁTICA

Creo que lo mejor será ponernos en marcha para explicar el funcionamiento del nuevo cambio semiautomático E-Clutch. De entrada, se ve una tapa de embrague bastante diferente en el costado derecho del →

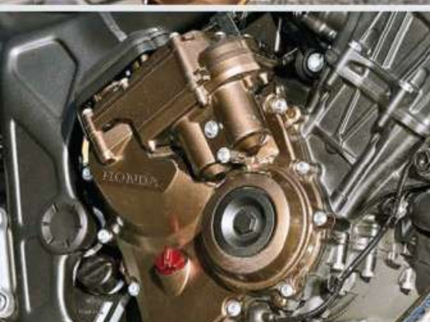
Da igual el tipo de conducción que practiques, porque el E-Clutch se adapta a todo



Las piñas han mejorado en intuición de uso, sobre todo la izquierda que era un poco más crítica en su versión precedente.







La nueva tapa de embrague que aloja el E-Clutch no sobresale en exceso del cuerpo del motor... y apenas cuesta 300 € más respecto a la versión estándar.

RIVALES



SUZUKI GSX-8S

Más sencilla en todos los aspectos, la Suzuki representa a la armada de motos twin para el carnet A2 tan de moda hoy día. Salvo ofertas, no hay mucha ventaja por precio.

Motor	twin paralelo, 8v, refrig. líquida
Cilindrada	776 cc
Potencia	82 CV a 8.500 rpm
Par	78 Nm a 6.800 rpm
Peso	202 kg
PVP	8.999 €



YAMAHA XSR900

Con la limitación para el carnet A2, esta versión es una alternativa más ligera, tal vez más retro pero también apreciablemente más cara.

Motor	twin paralelo, 8v, refrig. líquida
Cilindrada	890 cc
Potencia	95 CV a 6.000 rpm
Par	77 Nm a 4.000 rpm
Peso	193 kg
PVP	11.699 €

motor; ahora sobresale más ya que lleva integrado el sistema de engranajes y motores que actúan sobre el cambio mediante la electrónica, a través de un completo sistema de sensores que recaban información de la posición de apertura del gas, del propio cambio, así como de la palanca del pie izquierdo, giro de ambas ruedas y del motor en sus revoluciones. Son, a grandes rasgos, las principales fuentes de información del nuevo E-Clutch.

Hay que aclarar que se trata de un sistema que puede desconectarse, tanto de forma manual en parado como incluso en plena marcha: lo primero lo haces antes de salir, mientras que lo segundo se produce siempre que cojas la maneta de embrague, momento en el que la electrónica entiende que quieres rodar en modo convencional, sin automatismos por medio.

Sí, porque esta Honda por defecto y tras arrancar, se encuentra preparada para que comiences a conducir con el cambio semiautomático. ¿Qué significa esto? Que tras arrancar e insertar la primera velocidad, todo ello sin tocar el embrague, la CB650 R comienza a avanzar con solo girar el puño de gas. ¿Y cómo cambias marchas? Como si lo hicieras con un shifter al uso, es decir, sin necesidad de cortar gas; simplemente actúas sobre la palanca del pie izquierdo y vas subiendo marchas según lo necesitas.

Claro, las preguntas se agolpan. ¿Y qué sucede cuando te detienes en un semáforo? Nada. Solo tienes que esperar a que el sistema detecte que has parado para insertar la primera relación del cambio y listo: la moto está

Aunque siguen los parámetros conocidos, las formas de las ópticas se han actualizado

preparada para salir de nuevo cuando abras gas. Por supuesto, en la instrumentación tienes información en todo momento sobre lo adecuado que resulta subir o bajar una marcha en plena acción. No es más que una forma de usar convenientemente el embrague automático que, llegado el caso, podría incluso patinar en segunda para iniciar la marcha con esta velocidad engranada; pero, ¿Qué necesidad tienes de desgastar "gratis", de este modo, el forro de los discos de embrague?

En pocas palabras, este sistema es absolutamente definitivo para rodar por ciudad, mientras que en carretera abierta su trabajo podría equipararse al de un "semi" convencional, ¡Pero mucho mejor! Además, puedes actuar con la dureza e inmediatez del cambio con tres modos seleccionables y, en definitiva, que es de lo que se trata, te olvidas de la maneta izquierda para concentrarte en la conducción, tan excitante como siempre al sentarte a los mandos de una moto tetracilíndrica firmada por Honda. Porque si ya la anterior CB650 R resultaba excitante en conducción sport, la nueva generación con E-Clutch incide todavía más en este sentido, estableciendo un magnífico equilibrio entre tacto general y prestaciones.

Todo ello a un precio que podría "despendolarse" dada la aportación tecnológica introducida, ¿Verdad? O al menos era de esperar algo así, pero no. Honda mantiene su política de acercamiento a todo tipo de usuario, incluso de manera especial en la gama media de modelos para pilotos con carnet A2, comenzando por los 9.100 € de la versión estándar hasta los 9.400 € con E-Clutch, lo que supone 300 euros más por el nuevo sistema, y unos 250 € extra, en su caso, por montar un *shifter* convencional. Con 50 € de diferencia, yo lo tengo muy claro. ■

Para pasear o disfrutar entre curvas, la ergonomía es casi perfecta



El tetracilíndrico en línea se ha actualizado para la Euro 5 +, consiguiendo además una entrega más directa en la zona baja del cuentavueltas, así como más giro arriba.



La instrumentación TFT de 5" dispone de diferentes modos de visualización, y un modo automático de iluminación diurna y nocturna. Acepta conectividad.



Se han modificado las tomas frontales de aire, ya clásicas en este modelo de corte neoretro, aportando además su granito de arena en una estética con sello propio.

CONCLUSIÓN

Reconozco mi devoción no solo por este tipo de motor, sino también por un modelo que ha formado parte de mi vida personal y profesional. La nueva CB650 R ha dado un salto muy interesante no solo en estética, a la cual también me siento enganchado todavía más ahora, sino también en el ámbito tecnológico, apostando por un sistema semiautomático que es perfectamente compatible con una conducción manual estándar... para los más exigentes.

La combinación blanca con asiento rojo luce mucho

DUCATI MONSTER

Monstruosamente bella

Diseño, personalidad, estilo, deportividad... Pronunciar el apellido Monster es reforzar la evolución del segmento naked de las tres últimas décadas. El modelo más longevo y vendido en la historia de Ducati sigue más fuerte que nunca, demostrando que las cosas bien hechas bien parecen. Rendimiento, efectividad, máxima ligereza y buenos acabados para divertirte como nunca sobre una de las Monster más bellas y mejores que Ducati haya hecho.

POR **JESSE MACH** • FOTOS **ISRAEL GARDYN**

La Monster se mantiene inalterada técnicamente desde 2021

La Ducati Monster es como la Coca-Cola: todo el mundo la conoce. El gran legado del argentino Miguel Galluzzi se transformó en icono desde su nacimiento, un modelo imprescindible en la historia de la moto en general y en el de la marca italiana en particular. El Salón Internacional de la Moto IFMA (actual INTERMOT) de Colonia (Alemania) de 1992 marcó un punto de inflexión en la historia de Ducati, transformándose en el modelo más vendido de la marca.

En medio de las novedades de aquel stand oficial de la firma roja destacó un prototipo denominado Monster 900, una montura "Frankenstein" concebida combinando sabiamente varios componentes de otros modelos del catálogo (chasis multitubular de acero de Ducati 851, motor Ducati 900 SS 2 válvulas de aire con 904 cc y horquilla de 750 SS). Un conjunto depósito-colín de nueva factura y el faro delantero redondo le otorgaron toda su personalidad y enamoró a las generaciones de la década siguiente: estilo de vida en estado puro.

Con la Monster 900 Ducati rompía moldes respecto a conceptos anteriores surgidos en la etapa VM, ejemplificados en modelos como la Ducati 900 SD Darmah o la Ducati 860 GT: el segmento naked sport moderno acababa de nacer. Minimalismo esencialmente deportivo hecho moto según las lí- →

12.490 EUROS

FICHA TÉCNICA DUCATI MONSTER

FICHA TÉCNICA	DUCATI MONSTER
Motor	Bicilíndrico en L, DOHC, 8v, refrig. líquida
Cilindrada	937 cc
Potencia y rpm	111 CV a 9.250 rpm
Par y rpm	93 Nm a 6.500 rpm
Limitable	Sí
Nº Marchas	6
Velocidad máxima	+200 km/h
Chasis	Monocasco de aluminio
Suspensión delantera	Horquilla invertida 43 mm, rec. 130 mm
Suspensión trasera	Monoamortiguador sin bieletas, rec. 140 mm
Freno delantero	Doble disco de 320 mm con pinzas radiales Brembo M4.32
Freno trasero	Disco de 245 mm con pinza de dos pistones
Neumático delantero	120/70 ZR17 Pirelli Diablo Rosso III
Neumático trasero	180/55 ZR17 Pirelli Diablo Rosso III
Distancia entre ejes	1.474 mm
Altura asiento	820 mm
Peso declarado	188 kg (llena)
Capacidad depósito	14 litros
Consumo	5,2 l./100 km
PVP	12.490 €



neas de Miguel Ángel Galluzzi, apadrinado por el ingeniero Massimo Bordi y bajo el control de los mecenas de las dos ruedas, los hermanos Castiglioni (fundadores de Cagiva). Pero, ¿De dónde viene el nombre?

El apellido "Monster" era, en realidad, la denominación provisional con la que el equipo de diseño se refirió internamente al proyecto. No debía ser el definitivo, pero finalmente fue un gran acierto. El nombre nació inspirado por unos muñequitos (*Monster in my pocket*) con los que jugaba el hijo del diseñador: así de simple.

Personalidad, distinción y carácter con múltiples versiones y más de 400.000 unidades producidas en los últimos 30 años avalan el éxito de este icónico modelo. Cada generación previa (1993-2007, 2008-2014 y 2014-2020, con restyling en 2018) ha supuesto un avance significativo frente a la anterior. En 2021 aterrizó la cuarta generación, más deportiva que nunca, vigente sin más cambios que los puramente cromáticos desde entonces. Comercializada actualmente en cinco versiones (tres estándar y dos especiales), supone el trampolín ideal para saltar a la Streetfighter V2, pasando por la Scrambler 1100 Sport Pro.

Por posicionamiento y personalidad, las principales rivales de la Monster son Aprilia Tuono 660 Factory, BMW F 900 R, Kawasaki Z900, KTM 990 DUKE, MV Agusta Brutale 800 R, Triumph Street Triple R y Yamaha MT-09.

PRECISIÓN MINIMALISTA

La Ducati Monster emplea el equilibrado propulsor bicilíndrico Testastretta 11° de 937 cc con culatas de 4 válvulas y refrigeración líquida, ya visto en las Multistrada V2, DesertX, Hypermotard 950 y Supersport 950, si bien su electrónica ha sido convenientemente retocada para adaptarse a sus nuevos requerimientos Euro 5. Así, Ducati declara 111 CV a 9.250 rpm y 93 Nm a 6.500 rpm, adopta cuerpos de inyección de 53 mm, mantiene su característico sistema Desmodrómico e incluye embrague hidráulico antirrebote asistido Brembo. Como curiosidad, el bloque es 2,6 kg más ligero que la antigua 821.

VALORACIÓN	DUCATI MONSTER
Diseño	★★★★☆
Prestaciones	★★★☆☆
Comportamiento	★★★★☆
Suspensiones	★★★☆☆
Frenos	★★★★☆
Consumo	★★★☆☆
Precio	★★★☆☆

Agilidad y deportividad marca de la casa



La opinión del probador

La Monster siempre gusta, y más aún esta última generación, donde la parte ciclo es la protagonista, junto al motor "comodín" de la firma boloñesa. La electrónica, una de las mejores de su categoría, pone la guinda.











El pack electrónico de serie bebe de su experiencia en competición e incluye acelerador Ride by Wire, triple modo de conducción (Urban, Touring y Sport), plataforma inercial IMU Bosch (6 ejes), ABS en curva (3 niveles, desconectable a la rueda trasera) con anti-picado, control de tracción en curva (8 niveles, desconectable), control anti-caballito (4 niveles, desconectable) y control de lanzamiento (3 niveles) para maximizar la tracción en las salidas a fondo desde parado. También cabe destacar la instrumentación TFT a color de 4.3", el cambio semiautomático bidireccional y la iluminación full-LED.

Sin duda, el plato fuerte está en su chasis, pues desde hace tres temporadas abandonó el clásico multitubular de acero para montar un monocasco de aluminio con motor portante de sólo 3 kg al estilo de la Ducati Panigale V4 (4,5 kg menos que el antiguo multitubular de acero). El subchasis sigue un esquema habitual en algunas motos off road, es decir, una resistente pieza fabricada en polímero reforzado con fibra de vidrio (-1,9 kg), acompañado de un basculante más fino (-1,6 kg) y llantas de aleación aligeradas (-1,7 kg). Con todo, Ducati declara un peso lleno 18 kg inferior al de la generación precedente, es decir, 188 kg con los 14 litros de depósito incluidos. La parte ciclo se completa con el empleo de horquilla invertida de 43 mm (no regulable) y monoamortiguador trasero sin bieletas (regulable en precarga).

MÁS DE 400.000 UNIDADES PRODUCIDAS EN LOS ÚLTIMOS 30 AÑOS AVALAN SU ÉXITO

Manillar de aluminio, pinzas de freno delanteras radiales Brembo monobloque M4.32, bombas de →

111 CV y 93 Nm de puro bicilíndrico



Instrumentación TFT a color muy completa y de navegación intuitiva.


Las pinzas de freno delanteras Brembo M4.32 siempre cumplen.











El doble silenciador paralelo por el lateral derecho da un toque rácing.





Motor V2 a 90º, 8v y 937 cc, con 111 CV. El acabado mecanizado es exquisito.





Asiento biplaza con poco hueco bajo el del conductor.





El botón de intermitencia también sirve para cambiar el modo de conducción. El *warning* queda a la derecha.

Espíritu deportivo con genética WSBK

EQUIPAMIENTO

CASCO **ARAI RENEGADE-V**
CHAQUETA **DAINESE VELOSTER**
GUANTES **DAINESE STEEL-PRO IN**
PANTALONES **SPIDI FURIOUS PRO**
BOTAS **ALPINESTARS FASTBACK 2 DRYSTAR**

RIVALES



KTM 990 DUKE

La firma austriaca recupera la denominación 990 para sustituir a su anterior 890, como segundo escalón de la gama naked sport. Su agresiva óptica delantera no deja indiferente.

Motor	bicilíndrico en línea, 8v, refrig. líquida
Cilindrada	947 cc
Potencia	123 CV a 9.250 rpm
Par	103 Nm 7.750 rpm
Peso	179 kg (vacío)
PVP	15.699 €



MV AGUSTA BRUTALE R

Es el modelo de acceso a la gama de la exclusiva firma italiana, una moto menos equipada que su hermana RR (140 CV), pero más económica y limitable para usuarios con carnet A2.

Motor	tricilíndrico en línea, 12v, refrig. líquida
Cilindrada	798 cc
Potencia	112 CV a 11.000 rpm
Par	85 Nm a 8.500 rpm
Peso	175 kg (seco)
PVP	16.759 €

embrague/freno radiales con depósito separado, monoamortiguador trasero sin bieletas, neumáticos Pirelli Diablo Rosso III, intermitentes autocancelables y toma de corriente USB, también forman parte de su equipamiento de serie.

PESO PLUMA

La accesibilidad a la Monster es buena pues hablamos de una naked pequeña, compacta y estrecha, ideal para todas las estaturas y envergaduras. Usar un chasis minimizado al extremo junto a la configuración bicilíndrica en L obra el milagro, al tiempo que se utiliza un asiento con un arco de pierna estrechado que además está a 82 cm del suelo (también existe uno opcional que rebaja la altura a 80 cm y, por si fuera poco, un kit de suspensión de menor recorrido para dejarlo en 77,5 cm).

Por otro lado, el radio de giro se ha ampliado 7º respecto a su predecesora, un aspecto fundamental en la que otras naked deportivas penalizan, facilitando así las maniobras en una moto plenamente válida para uso urbano.

En marcha, su esbelta silueta se aúna con una ligereza notoria. Agilidad, precisión, cambios de dirección rápidos, instantáneos... con esta Monster dejarte llevar por la parte ciclo divirtiéndote como un niño es lo más natural. Su horquilla sin regulación es uno de los puntos mejorables si "vas a por nota" en tramos revirados, con un amortiguador algo escaso si ruedas a dúo. Un amortiguador trasero con bieletas le otorgaría mayor progresividad y confort de marcha.

Cada modo de conducción (seleccionable desde el botón MODE del interruptor de intermitencia) modifica la personalidad de la moto, variando automáticamente el nivel de intervención (cuanto más alto es el número más intrusivo es el funcionamiento) de las ayudas electrónicas (DTC, ABS, DWC) y la entrega de potencia del motor (más directa o progresiva). Si los 75 CV del modo Urban son ideales para minimizar consumos en ciudad o en condiciones de asfalto delicadas, Touring y Sport se reservan a un uso lúdico en carretera realmente adictivo. El consumo medio durante nuestra prueba se fijó en 6 l., lo que se traduce en unos 200-250 km de autonomía según la conducción realizada. Incluir cambio semiautomático de serie (configurable) es todo un acierto, una ayuda que facilita y enriquece la conducción deportiva olvidándote de la maneta de embrague, tanto para subir como para bajar marchas.

La frenada cumple de sobra, con buen tacto y mordiente (si quieres, el ABS puede desconectarse en la rueda trasera, permitiendo bloquear en frenada si eres fan del supermotard).

La Monster cuesta 12.490 € (12.890 € la versión Plus con tapa de colín y embellecedor de instrumentación, 15.390 € la SP, 17.690 € la edición 30 Anniversario y la edición limitada Monster Senna –341 unidades–) y está disponible en tres combinaciones cromáticas: roja con llantas negras, gris con llantas rojas y la blanca con llantas negras de nuestra prueba. ■

CONCLUSIÓN

La Ducati Monster 2024 es más deportiva que nunca, está repleta de tecnología y su rendimiento en conducción deportiva es marca de la casa. También existe una versión específica de 35 kW (estándar, Plus y SP) para ser conducida por usuarios con carnet A2. Como buena Ducati, sus posibilidades de accesorización (packs, piezas de carbono, escapes, equipaje, etc.) y personalización (kits de adhesivos Pixel/GP) son numerosas.

Su paquete electrónico deriva de competición

Aire de libertad

QJ MOTOR SRK 125 S

QJ MOTOR sigue prestando especial atención al segmento de 125 cc, con varias propuestas en su catálogo. Un de las últimas incorporaciones va dirigida a un público joven y sofisticado que quiere ser completamente autónomo en sus desplazamientos, ahorrarse unos euros en transporte público, transmitir una imagen de rebeldía y ser completamente libre. La nueva SRK 125 S es una moto naked llena de actitud.

DESDE 2.999 EUROS

POR **DOMINGOS JANEIRO** • FOTOS **PAULO CALISTO**

La gama SRK de QJ MOTOR vuelve a presentar novedades, ahora con un modelo de acceso (125 cc), como puerta de entrada a las opciones de mayor cilindrada (SRK 400 o 700 cc). Al igual que sus hermanas mayores, lo que destaca de inmediato en la SRK 125 es su estética moderna y rebelde, al tiempo que se pueden comprobar que las dimensiones son realmente contenidas, pero totalmente acordes con los cánones del segmento. El único detalle que sobresale un poco son los espejos retrovisores, con sus largos soportes... pero es necesario ponerlos a un nivel más alto, facilitando su visión. Aunque es una moto de dimensiones contenidas, disfrutas de una buena y cómoda geometría, alejada de las filosofías más extremas de las *streetfighter* puras, porque aquí, en lugar de ir tumbado sobre el depósito de 10 litros, disfrutas de una postura más erguida, cortesía del manillar alto y no demasiado ancho; cómoda en cualquier escenario, ya sea en ciudad o para los desplazamientos diarios desde las afueras a los núcleos urbanos.

Las vibraciones del motor están presentes pero lo único que afectan es la visibilidad de los espejos retrovisores, por lo demás no molestan. El asiento del conductor es suficiente, más firme de lo deseado pero suficiente y con un arco de piernas ajustado que permite apoyar ambos pies en el suelo (el asiento está situado a 790 mm del suelo). Para el pasajero es →



El diseño es totalmente acorde con los gustos del público más joven

Ligera, bonita, divertida, económica, equilibrada y bien dimensionada

El motor tiene la máxima potencia permitida para una 125 cc, 15 CV

FICHA TÉCNICA QJ MOTOR SRK 125 S

Motor	Monocilindro, refrigerado por líquido, SOHC, 4v
Cilindrada	125 cc
Potencia	15 CV a 9.500 rpm
Par	12 Nm a 7.000 rpm
Limitable	-
Nº Marchas	6 velocidades
Vel. máxima	125 km/h
Chasis	Doble viga en acero
Suspensión delantera	Horquilla invertida, rec. 110 mm
Suspensión trasera	Amortiguador, ajustable en precarga del muelle
Freno delantero	Disco de 260 mm, ABS
Freno trasero	Disco 240 mm, ABS
Neumático del.	100/80 - 17"
Neumático tras.	130/70 - 17"
Distancia ejes	1.345 mm
Altura asiento	790 mm
Peso declarado	143 kg
Depósito	10 litros
Consumo	3,2 l/100 km
PVP	2.999 €



VALORACIÓN QJ MOTOR SRK 125 S

Diseño	★★★☆☆
Prestaciones	★★★☆☆
Comportamiento	★★★☆☆
Suspensiones	★★★☆☆
Frenos	★★★☆☆
Consumo	★★★☆☆
Precio	★★★★☆













El cuadro de instrumentos es totalmente digital, con toda la información que el piloto puede necesitar.



La frenada es suficiente, con ABS de dos canales, pero el tacto de la maneta y el pedal no es de los mejores del segmento.



Un modelo que muestra un gran cuidado en los acabados, con detalles que marcan la diferencia y cautivan al público más joven.



El silencioso está bien dimensionado y destaca. El sonido es discreto pero fuerte y ameno.

La velocidad máxima, en torno a 125 km/h, permite adentrarte en pueblos y ciudades sin esfuerzo y con total comodidad.

independiente y suficiente para su comodidad.

Estéticamente la moto está muy bien realizada y en colores atractivos y juveniles, con un disco delantero de 260 mm y otro trasero de 240 mm, ambos con ABS, de buena potencia pero con un tacto al que cuesta acostumbrarse. Las manetas son regulables y las suspensiones están compuestas por una horquilla invertida de 110 mm de recorrido delante, sin ningún tipo de regulación, y un amortiguador trasero con varillas de empuje, regulable en precarga. El conjunto aunque no es la referencia, cumple los objetivos, mostrando un buen equilibrio pero un poco seco. El bastidor, un doble trapecio de acero, además de reforzar el aspecto estético, es rígido y uno de los responsables de la buena agilidad del conjunto.

Los acabados están bien realizados, con un escape de buen tamaño y diseño, una quilla de buen tamaño que encaja muy bien con la estética y, por último, la decoración de la llanta, que le da un aspecto más deportivo. También hay varios detalles de fibra de carbono que funcionan muy bien en términos estéticos.

Las ópticas delanteras son futuristas sin ser excesivas y las traseras son limpias y cónicas. En términos estéticos, acaba pareciendo una moto más grande pero muy ligera, con un peso de sólo 143 kg en orden de marcha. Hablando de acabados, destaca el cuadro de mandos TFT en color de 5”, no por su presentación gráfica, cuyo gusto puede ser discutible, sino por la cantidad de información que ofrece, de fácil lectura y









navegación. Tiene un indicador de revoluciones, que ocupa todo el ancho de la pantalla, en la parte superior y debajo está el velocímetro, con excelente visibilidad. En el lado izquierdo, está el indicador de la temperatura del refrigerante, así como el nivel de combustible y, entre ambos, el indicador de marcha. En la parte superior están las luces de advertencia. Entre el TFT y el manillar hay dos tomas, una USB y otra USB-C. La iluminación es LED y aunque es adecuada, podría mejorarse.

TODO ALEGRÍA

El motor es uno de los octavo de litro más alegres del segmento, con 15 CV de potencia a 9.500 rpm y 12,1 Nm de par a 7.000 rpm. Sus buenas prestaciones casi no fueron una sorpresa mayor porque ya lo conocemos de otros modelos y siempre nos ha gustado su disponibilidad, unida a su bajo consumo, que, con una conducción cuidadosa, está por debajo de los tres litros a los 100 kilómetros. Este monocilíndrico tiene árbol de levas en cabeza, cuatro válvulas, refrigeración líquida e inyección electrónica. Responsable del buen rendimiento es la caja de cambios de seis velocidades, que cambia muy bien pero con un tacto que no es el mejor: a veces encontrar el punto muerto no es fácil, igual que de cuando en cundo se encuentra algún que otro punto muerto falso. Cuando desaceleras y vuelves a acelerar, notas un corte brusco en la inyección, que no proporciona una aceleración suave y lineal, sino sólo en ese momento "off-on" del puño del gas. Independientemente de estas características, disfrutas de un motor muy alegre, 'vivo', con buena respuesta incluso al recuperar, desde bajo régimen y con una velocidad punta que te lleva hasta los 125 km/h, cuando se produce el corte de revoluciones.

Se trata de una moto que logra un notable equilibrio entre parte ciclo, motor y estética, con el añadido de un precio de 2.999 euros, acompañada de la habitual garantía de 6 años de la marca. Ya está disponible en tres opciones de color: blanco, negro o gris. ■

ES UNA MOTO CON LA POTENCIA MÁXIMA DE LA CATEGORÍA, EQUILIBRADA, CON UN PRECIO ASEQUIBLE Y 6 AÑOS DE GARANTÍA

Un conjunto muy ágil, especialmente en los cambios de dirección

DIEZ MARCAS CENTENARIAS

100 años de leyenda

Rendimos homenaje a diez marcas de motos centenarias que aún en la actualidad siguen en producción. Todas ellas han pasado (y superado) momentos de crisis. Algunas, además, han visto suspendida su producción o, actualmente, producen a muy pequeña escala e incluso pueden haber cambiado varias veces de manos o haber deslocalizado su sede.

POR **PEDRO PEREIRA** • FOTOS **FABRICANTES**

Una cosa es cierta: todas ellas dejaron su huella, ya fuera por su genio creativo, su importancia en la competición o su carácter innovador. También hay que señalar que hay muchos casos en los que los modelos de dos ruedas no fueron su génesis inicial. Sólo se consideran aquí desde el momento en que se centraron en esta industria, independientemente del sector de su actividad anterior. De la lista presentada, algunas marcas están fuera, como BSA (*Birmingham Small Arms*), que lanzó su primer modelo en 1910 y ahora se prepara para resurgir de sus cenizas y conquistar corazones, con nuevas opciones. Por último, hay casos en los que la fecha de fundación no está consensuada. Esto significa que puede haber distintas interpretaciones de sus inicios, pero lo más importante es que todas son centenarias.

BENELLI

El fabricante italiano remonta sus orígenes a principios del siglo XX, pero puede considerarse que la producción de su primera moto completa, la Velomotore, tuvo lugar en diciembre de 1921. Se trataba, como era muy común en la época, de una bicicleta, pero equipada con un motor. A partir de entonces, la marca creció y empezó a apostar, con gran éxito, también por la competición, pero la Segunda Guerra Mundial cambió por completo los planes del fabricante de Pesaro, que reorientó su producción hacia las motos militares. Las últimas décadas del siglo pasado fueron complicadas, en parte por la competencia internacional, especialmente de Japón. Cambió varias veces de propietario y, en diciembre de 2005, la marca pasó a formar parte del grupo chino Qianjiang. Con este cambio, Benelli ha ganado gran protagonismo y afirmación mundial, y sigue teniendo un centro de diseño y desarrollo en Italia, así como su museo.

spain.benelli.com



Los inicios de Benelli se remontan a 1921

BMW

El año pasado se celebró el centenario de la marca alemana

La marca bávara de motocicletas celebró el año pasado su centenario. Todo empezó con el trabajo del ingeniero Max Friz, que diseñó la primera moto BMW Motorrad, presentada en el salón alemán del automóvil el 28 de septiembre de 1923, la R32. A partir de entonces, también por su fuerte vinculación a la competición, perseverancia e ideas innovadoras, la marca germana fue ganando protagonismo, pero nunca olvidó sus orígenes en la aviación, manteniendo hasta hoy su famoso símbolo de la hélice. También sufrió las dificultades propias de la Segunda Guerra Mundial y la invasión de las motos japonesas, pero siempre supo adaptarse y el motor bóxer fue de gran ayuda. Hoy en día, la marca alemana es una empresa de renombre mundial que sigue modernizándose, preparándose para el cambio de paradigma hacia la movilidad sostenible y con un fuerte componente de competición.

www.bmw-motorrad.es



HARLEY-DAVIDSON

La mítica marca estadounidense debe su creación, sobre todo, a la genialidad de dos amigos: Arthur Davidson y William S. Harley que, hartos de pedalear, decidieron, en un pequeño cobertizo, adaptar un motor a una bicicleta, algo relativamente común en la época. Puede que los primeros resultados no fueran los más alentadores, pero eso no les desanimó, sino todo lo contrario. Todo empezó realmente en 1903 y la marca sigue teniendo su sede en Milwaukee, en el estado de Wisconsin, y su crecimiento y aceptación mundial ha sido y sigue siendo un fenómeno global. A menudo se dice, incluso hoy en día, que conducir una Harley-Davidson es más que conducir una moto, es también una forma de vida. La marca también ha vivido periodos oscuros y la Segunda Guerra Mundial fue una oportunidad de crecimiento con el suministro de motos para fines militares. Hoy en día, H-D ha ido renovando sus modelos, invirtiendo en cilindradas más bajas y llegando así a una clientela más joven, lo que inevitablemente puede no ser del agrado de los más puristas, pero sí una inversion de futuro.

www.harley-davidson.com/es



Os Fundadores
Arthur Davidson, Walter Davidson, William Harley e William Davidson



1903 marca la fundación oficial de la marca estadounidense Harley-Davidson





Husqvarna siempre ha tenido una fuerte conexión con el off-road

HUSQVARNA

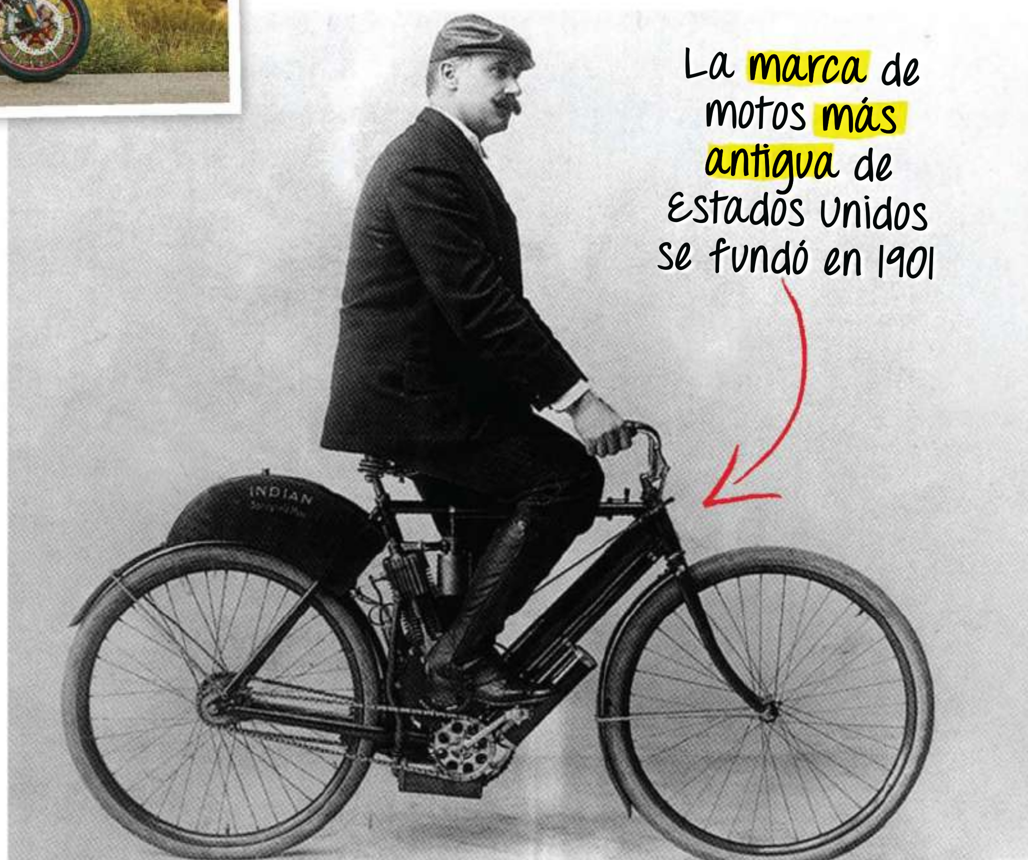
En sentido estricto, la marca Husqvarna, que toma su nombre de una ciudad sueca, tiene su origen en el siglo XVII (1689). Sin embargo, las motos llegaron mucho más tarde, después de las pistolas o los aperos agrícolas, que aún existen hoy en día, como las motosierras, y son conocidos en todo el mundo. La primera moto se fabricó a partir de 1903, más o menos como la Harley-Davidson. Desde una etapa muy temprana, la marca tuvo una fuerte conexión con las carreras todoterreno, en particular el Enduro y el Motocross, que siguen siendo muy populares en Suecia hoy en día y han ayudado a la marca a establecerse en todo el mundo.También ha pasado por períodos complejos a lo largo de su historia, cambiando de propietario varias veces. En 2013, la marca, entonces propiedad de BMW, fue vendida a Pierer Industries y pasó a formar parte del grupo KTM, que también posee, por ejemplo, la española GasGas. Con este cambio, la marca ha experimentado una importante revitalización y hoy cuenta con una gama muy completa.

www.husqvarna-motorcycles.com/es-es.html



INDIAN MOTORCYCLE

Otra firma centenaria en la que las motocicletas no ocupan un lugar destacado. Comenzó en la industria de la bicicleta en 1897 con George M. Hendee y Oscar Hedstrom; de ahí a la producción de motocicletas sólo hubo un paso. No fue hasta 1923 cuando la compañía cambió su nombre de Hendee Manufacturing Company a Indian Motocycle, mientras la marca iba ganando protagonismo, habiendo demostrado una gran resistencia, incluso en épocas más convulsas como las dos Guerras Mundiales o la Gran Depresión, pero ni siquiera eso fue suficiente para garantizar su supervivencia, llegando incluso a cesar su actividad. El gran cambio llegó en 2011, cuando fue adquirida por Polaris Industries. Desde entonces, la popular marca ha cosechado grandes éxitos y continúa expandiéndose y presentando una diversa gama de motos, además de mantener un fuerte vínculo con la competición, especialmente con las carreras de Flat Track.
www.indianmotorcycle.es



La marca de motos más antigua de Estados Unidos se fundó en 1901

MOTO GUZZI

Otra marca que también ha encendido las velas de su centenario, lleno de éxitos y fracasos, pero también con una estrecha relación con la competición, fidelidad a la tradición y mucha innovación, incluida la utilización del primer túnel de viento para motos en los años '50. Todo empezó en 1921, cuando el 5 de marzo se registró en Génova Moto Guzzi SA. Nacía la génesis del Águila de Mandello del Lario, cuyo símbolo honra al piloto Giovanni Ravelli, amigo de los fundadores de la marca italiana, Emanuele Vittorio Parodi, su hijo Giorgio y su amigo Carlo Guzzi. La marca sufrió dificultades con la derrota de Italia en la II Guerra Mundial y, más tarde, con la ofensiva japonesa, pero nunca decayó y cambió de manos varias veces. Finalmente, en 2004, pasó a formar parte del Grupo Piaggio y fue el comienzo de una nueva era, que sigue expandiéndose y ofreciendo nuevos productos, incluido el nuevo bicilíndrico en V de refrigeración líquida.
www.motoguzzi.com/es_ES





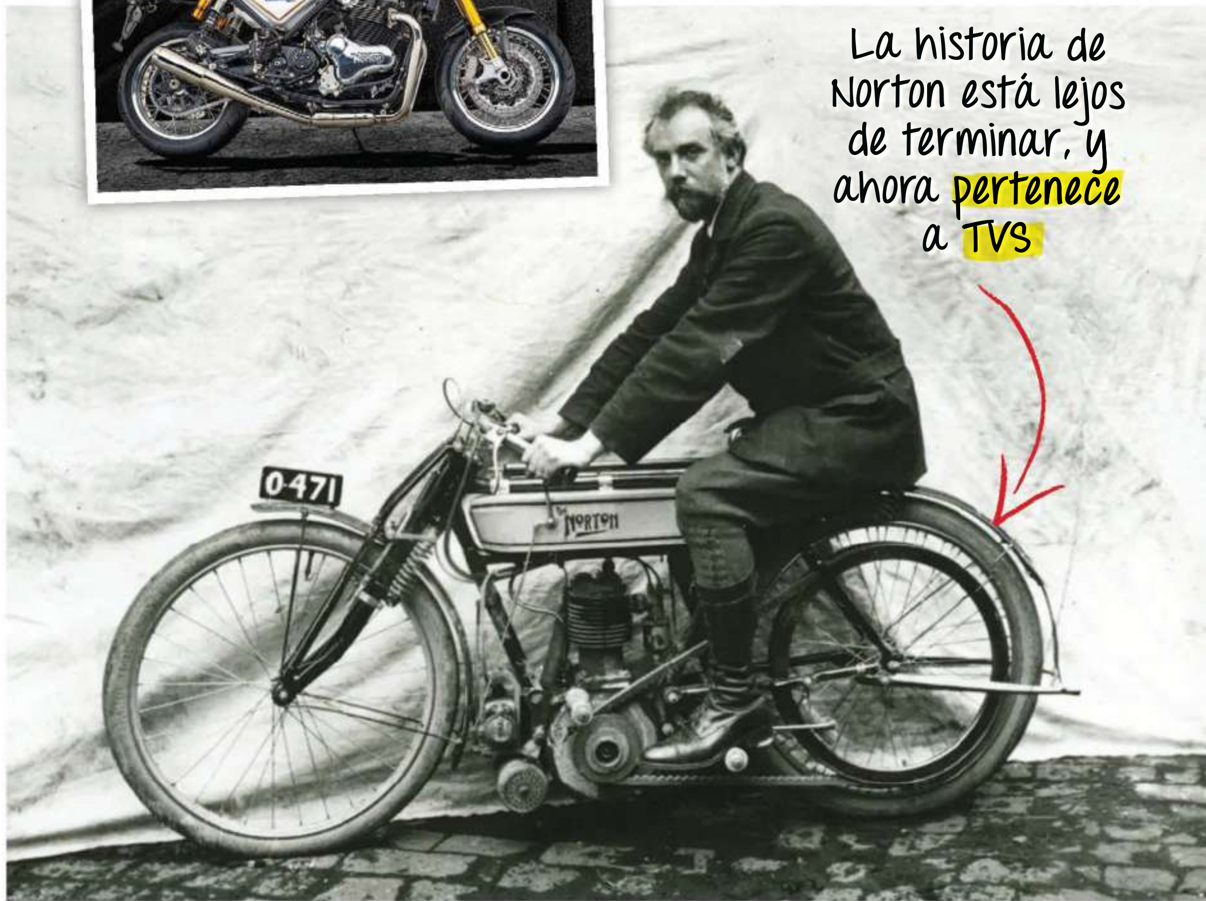
Moto Guzzi celebró su centenario en 2021

NORTON MOTORCYCLE



La empresa británica se fundó en 1898, con sede en Birmingham y el nombre de su fundador: James Lansdowne Norton. Al principio, utilizaba motores de otros fabricantes, como los franceses y los suizos, pero sólo era cuestión de tiempo que tuviera sus propios motores en producción. La firma pronto se dio cuenta de que era importante invertir en competición y la carrera Tourist Trophy de la Isla de Man se convirtió en el evento ideal para mostrar sus capacidades. La compañía creció e innovó e incluso la Primera Guerra Mundial, el periodo de entreguerras y la Segunda Guerra Mundial fueron oportunidades de crecimiento y afirmación, a pesar de algunas dificultades. En los años '50 y luego, aún peor, en los '60, llegó el periodo de declive y con él la insolvencia y hubo de todo: cambio de propietarios, nuevos modelos, graves problemas de gestión... el episodio más reciente se produjo en 2020 con la adquisición por parte de TVS y el lanzamiento de varios modelos, en ediciones limitadas, para celebrar su 125 Aniversario. Veremos qué le depara el futuro a esta marca centenaria.

www.nortonmotorcycles.com



La historia de Norton está lejos de terminar, y ahora pertenece a TVS

PEUGEOT MOTORCYCLES



Peugeot se fundó en 1898 y su primer modelo fue un triciclo



Otra marca cuya génesis no fue la moto, y que sólo era cuestión de tiempo que llegara a ella. En 1898, en el 7º Salón de la Bicicleta y del Automóvil de París, presentó su primera moto, en formato triciclo, equipada con un motor Dion-Bouton acoplado a la rueda trasera. A partir de entonces, el futuro era prometedor para la marca y su apuesta, sobre todo por la movilidad urbana, pero también por la innovación y la búsqueda de récords, fue y sigue siendo una apuesta de futuro, con resultados visibles en términos de ventas y notoriedad, sobre todo en el mundo de los scooters. La firma francesa sobrevivió a las dos guerras mundiales, a la competencia de otros fabricantes, sobre todo japoneses, y se redescubrió a sí misma para sobrevivir y triunfar. Hoy en día, sigue afirmándose en todo el mundo, y en 2015 PSA vendió una participación del 51% de Peugeot Scooters a la india Mahindra.

www.peugeot-motocycles.es

ROYAL ENFIELD

Fundada en 1891 en Redditch, y su génesis tampoco son las motos. Esa conexión comenzó en 1898 con un cuadriciclo en el que se unían dos bicicletas y que era propulsado por un motor del fabricante De Dion. La primera moto construida realmente por Royal apareció en 1901 en el Stanley Cycle Show de Londres. A partir de entonces, la marca se expandió y también empezó a centrarse en la competición y la exportación, y la Segunda Guerra Mundial permitió canalizar muchas ventas hacia el ejército. Más tarde, su socio en India, Madras Motors, empezó a producir motos bajo licencia de la casa matriz y creció, mientras Royal Enfield languidecía en Inglaterra y cerraba sus puertas en 1970. A partir de entonces fue Enfield India la que empezó a exportar motos, incluso a Inglaterra, pero el momento clave fue cuando, en 1994, el Grupo Eicher adquirió la compañía y la rebautizó como Royal Enfield Motors Limited. A partir de entonces, el cielo es el límite y la adquisición en 2015 de Harris Performance así lo demuestra, reforzando aún más las ambiciones globales del fabricante indio.

www.royalenfield.com/es/es



1891 marca la fundación de British Royal Enfield

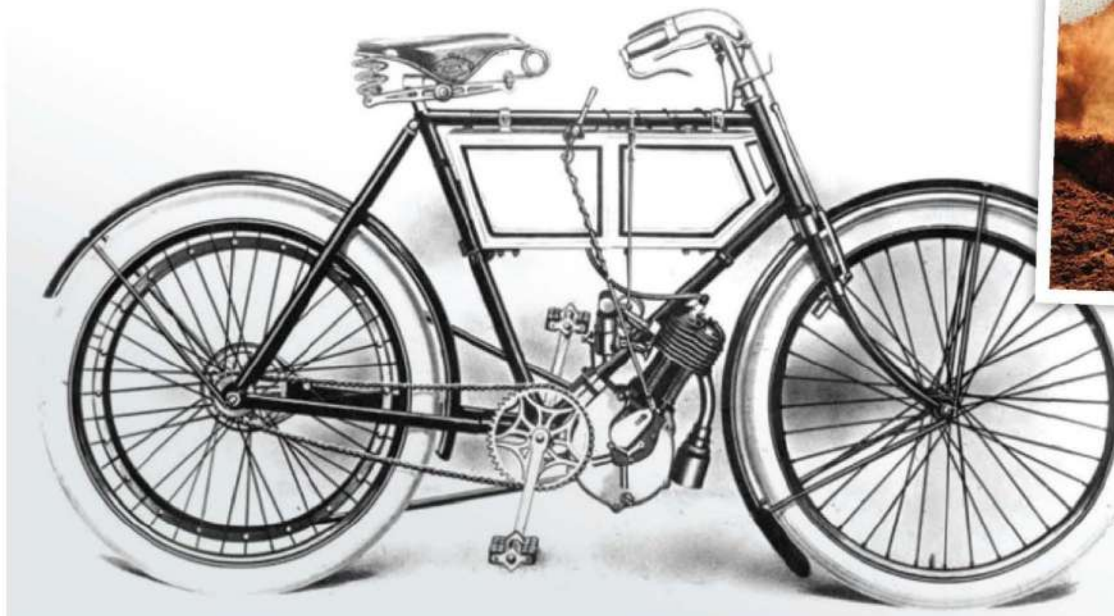


TRIUMPH

En sus más de 120 años, Triumph se ha ganado un lugar muy destacado en la historia del motociclismo. Todo empezó en 1902 en Coventry con la nº 1, diseñada por el ingeniero Mauritz Johann Schulte y equipada con un motor del fabricante belga Minerva. Una marca siempre a la búsqueda de nuevas soluciones, con un fuerte compromiso con la competición y la persecución de récords, que sobrevivió a las dos Guerras Mundiales y dejó su huella en varias películas de culto, pero que no todo fue sobre ruedas. La marca sufrió especialmente la invasión japonesa, fue comprada por la competidora BSA y acabó cerrando sus puertas... sólo para renacer. En 1983, de la mano del millonario John Bloor, se dio un nuevo impulso a la marca y unos años más tarde comenzó de nuevo la producción, ahora en Hinckley, con un éxito innegable, hasta que en 2002 un grave incendio estuvo a punto de destruirlo todo, pero Triumph resistió y renació otra vez. Hoy día cuenta con una variada gama de modelos, incluida su reciente y exitosa entrada en el mundo del motocross.

www.triumphmotorcycles.es





La marca británica tiene más de 120 años de historia

La Guerrilla 450 se vende en tres versiones y 5 decoraciones diferentes

ROYAL ENFIELD GUERRILLA 450

Joven y sencilla

Royal Enfield se adentra en el segmento roadster-scrambler con una monocilíndrica urbana pensada para usuarios con carnet A2 que busquen algo nuevo, moderno, rompedor y económico. El objetivo es ir más allá de su zona de confort, las motos clásicas, para ofrecer una moto joven, divertida, fácil, sencilla, robusta y tecnológica que no supere la barrera psicológica de los 6.000 €. Tres versiones y cinco colores para romper esquemas.

POR **JESSE MACH** • FOTOS **ROYAL ENFIELD**

www.royalenfield.com/es

DESDE 5.247 EUROS

FICHA TÉCNICA | ROYAL ENFIELD GUERRILLA 450

Motor	Monocilíndrico, DOHC, 4v, refrig. líquida
Cilindrada	452 cc
Potencia	40 CV a 8.000 rpm
Par	40 Nm a 5.500 rpm
Limitable	-
Nº Marchas	6
Vel.máxima	n.d.
Chasis	Simple cuna de acero
Suspensión delantera	Horquilla telescópica convencional Showa de 43 mm, rec. 140 mm
Suspensión trasera	Monoamortiguador con bieletas reg. precarga, rec. 150 mm
Freno delantero	Discode 310 mm con pinza flotante de dos pistones
Freno trasero	Disco de 270 mm con pinza de dos pistones
Neumático del.	120/70 - 27
Neumático tras.	160/60 - 17
Distancia entre ejes	1.440 mm
Altura asiento	780 mm
Peso declarado	173 kg (seco)
Depósito	11 litros
Consumo	3,39 l/100 km
PVP	Desde 5.247 €



Espíritu scrambler para uso urbano

VALORACIÓN | ROYAL ENFIELD GUERRILLA 450

Diseño	★★★☆☆
Prestaciones	★★★☆☆
Comportamiento	★★★★☆
Suspensiones	★★★☆☆
Frenos	★★☆☆☆
Consumo	★★☆☆☆
Precio	★★★★☆



Silenciador plano y corto por el lateral derecho.



Motor monocilíndrico con 40 CV y 40 Nm.





El *display* varía según versión: en la Analogue es mixto analógico y en las Dash/Flash es TFT.

No todas las monocilíndricas de Royal Enfield son iguales. Los apellidos HNTR, Meteor y Classic comparten mecánica monocilíndrica de 350 cc refrigerada por aire actualizada en 2021, con la Bullet como modelo mítico dentro de la gama "single" del fabricante indio. No debemos olvidar que la Bullet 350 va más allá que un simple modelo del catálogo pues sigue siendo la moto más antigua de la historia fabricada ininterrumpidamente, algo que sucede desde 1932.

La llegada de la segunda generación de su modelo trail A2 el año pasado, ya con denominación Himalayan 450, trajo "aire fresco" a una marca de corte clásico que, ahora, apuesta también por productos más atractivos y jóvenes sin perder la perspectiva y el sabor que sólo un emblema centenario puede poseer.

Urbana y divertida, la Guerrilla 450 llega pisando fuerte para romper esquemas en esta nueva visión de la marca india, la de conquistar otros corazones, además de los meramente nostálgicos. Comparte plataforma con la Himalayan, aunque debidamente modificada para su nuevo espíritu y usabilidad. Con la Guerrilla 450, la mítica firma india ya ofrece un abanico de diez modelos y tres motorizaciones en total para la presente temporada.

Merece la pena recordar que Royal Enfield lanzó su primera moto en 1901 y se ha revitalizado durante la última década, ampliando y mejorando su presencia en el segmento de las "clásicas modernas" al que siempre ha sido fiel. Propiedad del gigante indio Eicher Motors Limited, posee tres plantas de producción en la India, además de un potente centro tecnológico de desarrollo en Bruntingthorpe (cerca de Birmingham, Inglaterra). Este detalle les mantiene unidos a su pasado, a pesar de que la marca es 100% india desde el cierre de la fábrica de Redditch en 1967 y posterior cese de producción UK en 1970.

ESENCIALMENTE EQUIPADA

La Guerrilla 450 equipa el mismo motor monocilíndrico Sherpa de 452 cc con refrigeración líquida ya visto en la Himalayan 450. Hablamos de un propulsor DOHC 4 válvulas con 40 CV a 8.000 rpm y 40 Nm de par a 5.500 rpm (el 85 % está disponible desde 3.000 rpm). Se completa con acelerador electrónico *Ride by Wire*, doble modo de conducción (Eco y Performance), caja de cambio de 6 velocidades y embrague asisti-

Fácil, divertida y para carnet A2

La agilidad es uno de sus puntos fuertes

do antirrebote. Horquilla telescópica convencional Showa, monoamortiguador trasero con bieletas, llantas de 17", monodisco de freno delantero de 310 mm mordido por una pinza axial Bybre de doble pistón y neumáticos CEAT Gripp XL Rad Steel, son otros detalles.

Su equipamiento se completa con el empleo de iluminación full-LED, luz de posición integrada en los intermitentes, toma de corriente USB-C, display TFT de 4" con conectividad y navegación Google y caballete central.

GUERRILLERA EN MARCHA

La Guerrilla es una moto muy accesible, con un asiento a 780 mm del suelo que facilita a todos sus usuarios apoyar con los dos pies en el suelo. El manillar ancho con torretas elevadas se agradece y la postura es cómoda y natural.

En marcha, el monocilíndrico de 452 cc se muestra muy solvente, empuja con brío y da mucho juego. Sus bajos (hasta 4.000 rpm) son muy útiles en ciudad: no olvides que el 85 % del par está disponible desde 3.000 rpm. La franja media del cuentavueltas es suficiente para divertirte y para una conducción estándar pero, si quieres más, admite sobrerrégimen de buen grado, jugando hasta las 9.000 rpm, que es donde se sitúa el corte. Lógicamente, si conduces todo el rato en la segunda mitad del cuentarrevoluciones las vibraciones son más notorias, pero nada preocupante.

ES MUY ACCESIBLE, CON EL ASIENTO A 780 MM DEL SUELO

La caja de cambios de 6 velocidades con embrague asistido-antirrebote funciona muy bien. Los dos modos de conducción disponibles (Eco y Performance) se cambian desde el botón 'M' de la piña derecha. Es una de esas motos que agradecen "no matarla" en frenada y dejarla correr para tener más velocidad y poder tener un paso por curva alto con el motor siempre en su "zona buena".

A nivel chasis, la Guerrilla 450 sorprende, y mucho. A priori, podrías pensar en una plataforma Himalayan con diferente carrocería pero no te equivoques: todo el "esqueleto" es específico para este modelo. Si bien el bastidor (simple cuna interrumpida) parece el mismo, no es idéntico pues la pipa y el subchasis (tubular) son específicos para este modelo, logrando unas geometrías más cerradas y deportivas que su hermana trail, además de sus 185 kg en orden de marcha que obran el milagro: agilidad, manejabilidad y cambios de dirección rápidos son su razón de ser. La adaptación a esta moto es mínima, hace todo fácil y te hace bueno desde el primer momento. No te juzga y te invita a "jugar" en tramos revirados, poniéndose de tu lado para lidiar entre el tráfico. A pesar de montar neumáticos mixtos, éstos lucen taco bajo y banda central lisa, con un comportamiento en carretera →


Llanta delantera de 17", un disco, pinza ByBre y neumáticos CEAT.


El protector de radiador es uno de los muchos accesorios disponibles.


Además del estándar, hay dos asientos diferentes opcionales.

El acabado Brava Blue es de los más atractivo, y cuesta 210 € más que el estándar

tan bueno que parecen 100% lisos. La horquilla carece de regulación, mientras que el amortiguador sólo se puede modificar en precarga, pero se muestran consistentes. Lo mismo sucede con los frenos, si bien debes acordarte de que delante sólo muerde una pinza axial: no tengas miedo a ayudarte con el trasero.

ES UNA NAKED URBANA SENCILLA, Y FÁCIL DE CONDUCIR Y USAR EN CARRETERA

La Royal Enfield Guerrilla 450 está disponible en tres versiones (Analogue, Dash y Flash) y cinco acabados por lo que, según su combinación cromática y equipamiento de serie, también hay precios diferentes. La Analogue cuenta con el acabado Smoke Silver (gris mate), a un precio de 5.247 € (no incluye pantalla de TFT). Los acabados Playa Black (negro-amarillo-rojo) y Gold Dip (marrón-rojo) están disponibles en la variante Dash (ambas con pantalla TFT) por 5.387 €. En la variante Flash, los acabados Yellow Ribbon (amarillo-negro) y Brava Blue (blanco-azul) ascienden a 5.447 €. Otras rivales monocilíndricas de la Guerrilla 450 en el segmento retro-scrambler A2 serían Fantic Caballero Scrambler 500, Husqvarna Svartpilen 401 o Triumph Speed 400.

Por supuesto tiene un completo catálogo de accesorios para personalizarla al gusto de cada propietario, donde encontrar asientos, retrovisores, alforjas laterales, protecciones (carter, faro, motor, barras, etc), embellecedor de faro, parabrisas corto, etc.

Con la Guerrilla 450 Royal Enfield cambia su rol "clasicista" por otro más joven, desenfadado y divertido que atraerá miradas de otros públicos que, hasta ahora, eran ajenos a la marca india. Una moto sencilla, equilibrada y fácil de conducir, en la línea de la HNTR 350, pero con un motor más deportivo, competitivo y eficaz. Una naked urbana cómoda que da la talla en carretera (cuanto más reviradas mejor) y que no da más guerra que la de su apellido. Muchas veces, lo más sencillo es lo más apetecible. ■



Precios de motos nuevas

LEYENDA:
Cilindrada: (en cc) • Potencia: (en CV) • Frenos: D= Disco T= Tambor F= Disco Flotante Ø= Diámetro en mm • Altura: (en mm) • Peso: (en kg)

APRILIA

Piaggio España
Av. De Europa, 19. Alcobendas, Madrid 28108 • Tfno: 91 3109950
www.aprilia.com/es

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASEO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
SXR	AM	49	3,2	120/70 - 12	120/70 - 12	D220	D140	775	n.d.	2.599
RX 125	A1	124	14,9	100/80 - 17	130/70 - 17	D300	D220	905	124	3.599
SX 125	A1	124	14,9	90/90 - 21	120/80 - 18	D260	D220	880	134	4.099
RS 125	A1	124	15	100/80 - 17	140/70 ZR17	D300	D220	820	144	4.999
Tuono 125	A1	124,2	14,9	100/80 - 17	140/70 ZR17	D300	D220	810	144	5.099
SR GT 125	A1	125	14,9	110/80 - 14	130/70 - 13	D260	D220	799	144	3.499
SR GT ABS 125	A1	125	14,9	110/80 - 14	130/70 - 13	D260	D220	799	150	3.699
SR GT Sport 125	A1	125	14,9	110/80 - 14	130/70 - 13	D260	D220	799	144	3.599
SR GT Sport ABS 125	A1	125	14,9	110/80 - 14	130/70 - 13	D260	D220	799	150	3.799
SR GT 200	A2	174	17,6	110/80 - 14	130/70 - 13	D260	D220	799	n.d.	4.499
SR GT Sport 200	A2	174	17,6	110/80 - 14	130/70 - 13	D260	D220	799	n.d.	4.599
RS 660	A	659	100	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D320	D220	820	183	11.999
RS 660 35 kW	A2	659	48	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D320	D220	820	183	11.899
RS 660 Extrema	A	659	100	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D320	D220	820	183	13.849
Tuono 660	A	659	95	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D320	D220	820	183	10.949
Tuono 660 Factory	A	659	95	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D320	D220	820	183	11.349
Tuareg 660	A	659	80	90/90 21	150/70 R18	2D-300	D-260	860	204	11.999
Tuono V4	A	1.077	175	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D-320	D-220	825	209	16.049
Tuono V4 Factory 1100	A	1.077	175	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2D-320	D-220	825	209	19.049
RSV4 1100	A	1.099	217	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2F-330	D-220	845	202	20.049
RSV4 1100 Factory	A	1.099	217	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2F-330	D-220	845	202	26.049

BENELLI

Keeway Motor España, S.L
C/ Menorca, 39. Pol. Ind. Can Canals. Sant Quirze del Vallés. 08192 Barcelona • Tfno: 93 7219180
benellimotor.es

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASEO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
TNT 125	A1	124,8	11,1	120/70 ZR12	130/70 ZR12	D-210	D-190	780	116	2.690
BN 125	A1	125	11,5	100/80 - 17	130/70 - 17	D	D	770	144	2.590
Leoncino 125	A1	125	12,8	100/80 -17	130/70 - 17	D280	D220	795	n.d.	2.890
TRK 251	A2	249	24,5	110/70 ZR17	150/60 ZR17	D	D-240	835	153	3.990
Leoncino 250	A2	249	24,5	110/70 R17	150/60 R17	D-280	D-240	810	164	3.990
Imperiale 400	A2	373	20,4	110/90 - 19	130/80 - 18	D-300	D-240	780	200	4.390
Leoncino 500	A2	499	47,6	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D-320	D-260	815	170	5.890
Leoncino 500 Trail	A2	499	47,6	110/80 R19	150/70 R17	2D-320	D-260	815	170	5.890
TRK 502	A2	499	47,6	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D-320	D-260	800	213	6.290
TRK 502 X	A2	500	48	110/80 R19	150/70 R17	2D-320	D-260	840	213	6.690
502 C	A2	500	47,8	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D	D-240	750	n.d.	6.490
752 S	A	754	76,8	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D 320	D260	810	228	8.790
752 S 35 kW	A2	754	48	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D 320	D260	810	228	8.490
TRK 702	A-A2	698	70	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2F 320	D260	790	232	7.790
TRK 702 X	A-A2	698	70	110/80 R19	150/70 R17	2F 320	D260	835	235	8.090
Leoncino 800	A	754	76,2	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-320	D260	805	222	8.750
Leoncino 800 35 kW	A2	754	48	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-320	D260	805	222	8.490
Leoncino 800 Trail	A	754	76,2	120/70 R19	170/60 R17	2D-320	D260	834	234	8.990
Leoncino 800 Trail 35 kW	A2	754	48	120/70 R19	170/60 R17	2D-320	D260	834	234	8.690

BMW

BMW Group España
Av. De Burgos, 118. 28050 Madrid • Tfno: 91 3350591
www.bmw-motorrad.es

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASEO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
G 310 R	A2	313	34	110/70 ZR17	150/60 R17	D300	D240	785	158,5	6.050
G 310 GS	A2	313	34	110/80 R19	150/70 R17	D300	D240	820	169,5	6.900
C 400 X	A2	350	34	120/70 ZR15	150/70 ZR14	2D265	D265	775	204	7.250
C 400 GT	A2	350	34	120/70-15	150/70-14	2D265	D265	775	212	8.290
CE 02	A1-AM	Eléct.	14	120/80-14	150/70-14	D239	D220	750	132	8.425
CE 04	A2-A1	Eléct.	42	120/70 R15	160/60 R15	2D265	D265	780	231	12.050
F 750 GS	A-A2	853	77	110/80 R19	150/70 R17	2D305	D265	770	224	10.500
F 800 GS	A-A2	895	87	110/80 R19	150/70 R17	2D305	D265	780-815	227	11.275
F 850 GS	A-A2	853	95	90/90-21	150/70 R17	2F305	D265	815	229	13.350
F 850 GS Adventure	A-A2	853	95	90/90-21	150/70 R17	2F305	D265	875	244	14.700
F 900 GS	A	895	105	90/90-21	150/70 R17	2F305	D265	n.d.	219	13.980
F 900 GS Adventure	A	895	105	90/90-21	150/70 R17	2F305	D265	825-875	n.d.	15.430
F 900 R	A-A2	895	105	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F320	D265	815	211	9.720
F 900 XR	A-A2	895	105	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F320	D265	825	219	12.920
S 1000 R	A	999	165	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D320	D220	814	205	18.120
M 1000 R	A	999	210	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2F320	D220	830	199	25.100
S 1000 RR	A	999	210	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D320	D220	824	197	23.070
M 1000 RR	A	999	212	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2F320	D220	832	193	38.170
S 1000 XR	A	999	165	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D320	D265	840	226	21.000
M 1000 XR	A	999	201	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2D320	D220	850	223	28.980
R nineT	A	1.170	110	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F320	D265	805	222	17.540
R nineT Pure	A	1.170	110	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F320	D265	775	219	14.450
R nineT Scrambler	A	1.170	110	120/70 R19	170/60 R17	2D320	D265	790	220	15.230
R nineT Urban G/S	A	1.170	110	120/70 R19	170/60 R17	2D320	D265	820	221	15.230
R 12 NineT	A/A2	1.170	109	120/70 R17	180/55 R17	2F310	D220	795	220	17.930
R 1250 R	A	1.254	136	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F320	D276	820	239	16.270
R 1250 RS	A	1.254	136	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F320	D276	760	243	16.990
R 1250 RT	A	1.254	136	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F320	D276	760	279	23.700
R 1250 GS	A	1.254	136	120/70 R19	170/60 R17	2F305	D276	850	249	20.680
R 1250 GS Adventure	A	1.254	136	120/70 R19	170/60 R17	2F305	D276	890	268	22.560
R 1300 GS	A	1.300	145	120/70 R19	170/60 R17	2F310	D285	850	237	21.750
K 1600 B	A	1.649	160	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D320	D320	750	336	30.920
K 1600 Grand America	A	1.649	160	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D320	D320	750	364	34.890
K 1600 GT	A	1.649	160	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D320	D320	750	334	30.620
K 1600 GTL	A	1.649	160	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D320	D320	750	350	31.530
R 18	A	1.802	91	120/70 R19	180/65 B16	2D300	D300	690	345	22.950
R 18 B	A	1.802	91	120/70 R19	180/65 B16	2D300	D300	720	630	31.200
R 18 Transcontinental	A	1.802	91	120/70 R19	180/65 B16	2D300	D300	740	630	33.830
R 18 Octane	A	1.802	91	n.d.	n.d.	2D300	D300	720	n.d.	28.900
R 18 Classic	A	1.802	91	120/70 R19	180/65 B16	2D300	D300	690	345	25.640

CF MOTO

Jets Marivent
C/ Cerro de la Butrera, 3. Pozuelo de Alarcón. 28223 Madrid
www.cf-moto.es

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASEO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
300CL-X	A2	292	27,8	110/70 R17	150/60 R17	2D292	D220	795	155	3.999
300NK	A2	292	27,8	110/70 R17	140/60 R17	D300	D245	795	151	3.899
300SR	A2	292	27,8	110/70 R17	140/60 R17	D292	D220	780	165	4.199
450SR	A2	449	46,9	110/70 R17	150/60 R17	D320	D220	795	179	6.499
450NK	A2	449	46,9	110/70 R17	150/60 R17	D320	D320	795	165	5.690
650NK	A	649	56,4	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D300	D-240	815	206	5.499
650MT	A	649	56,4	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D300	D-240	840	213	5.999
650 GT	A	649	56,4	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D300	D-240	795	211	5.699
700 CL-X Heritage	A	692	74,8	110/80 R18	180/55 R17	D320	D260	780	189	6.999
700 CL-X Sport	A	692	74,8	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-300	D260	795	205	7.699
700 CL-X Adventure	A	693	74,8	110/80 R18	170/60 R17	D-300	D260	830	204	7.299
700MT	A	693	66,6	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D300	D240	820	218	6.999
800NK Sport	A	799	95,2	120/60 R17	180/55 R17	2D320	D260	795	186	7.399
800NK Advanced	A	799	95,2	120/60 R17	180/55 R17	2D320	D260	795	189	7.899
800MT Sport	A	799	91,1	110/80 ZR19	150/70 ZR17	2D-320	D260	825	231	9.999
800MT Touring	A	799	91,1	110/80 ZR19	150/70 ZR17	2D-320	D260	825	231	11.499
800MT Explore	A	799	91,1	110/80 R19	150/70 R17	2D-320	D260	825	225	12.999

DAELIM

Daelim Ibérica
C/ Noria 11. Albuixech. 46550 Valencia • Tfno: 96 1539482
www.daelim.es

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASEO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
Besbi 125	A1	124,6	8,8	100/70-12	130/70-12	D	D	790	115	2.487
S16	A1	124,6	8,8	100/80-16	120/70-14	D	D	800	111	2.387

DUCATI

Ducati Ibérica
C/ Noria, 11. Pol. Ind. Mediterráneo. Albuixech. 46550 Valencia • Tfno: 96 1539332
www.ducati.es



MULTISTRADA V4 S
26.590 €

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASEO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
Monster	A-A2	937	111	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D320	D245	775-820	188	12.490
Monster+	A-A2	937	111	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D320	D245	775-820	188	12.890
Monster SP	A-A2	937	111	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D320	D245	810-840	186	15.390
Monster 30 Aniv.	A-A2	937	111	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D320	D245	810-840	184	17.690
Supersport 950	A-A2	937	110	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D320	D245	810	210	15.890
Supersport 950 S	A-A2	937	110	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-320	D-245	810	210	18.190
DesertX	A-A2	937	110	90/90 21	150/70 R18	2D 320	D 265	845-875	223	17.490
DesertX Rally	A-A2	937	110	90/90 21	150/70 R18	2D 320	D 265	885	n.d.	22.595
Multistrada V2	A-A2	937	113	120/70 ZR19	170/60 ZR17	2D-320	D-265	830	222	15.990
Multistrada V2 S	A-A2	937	113	120/70 ZR19	170/60 ZR17	2D-320	D-265	790	225	19.190
Hypermotard 950	A-A2	937	114	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-320	D-245	870	178	15.990
Hypermotard 950 SP	A-A2	937	114	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-320	D-245	870	178	19.490

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASEO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
Hypermotard 950 RVE	A-A2	937	114	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-320	D-245	870	178	16.990
Panigale V2	A	955	155	120/70 ZR17	180/60 ZR17	2D-320	D-245	840	200	20.790
Panigale V2 Bayliss	A	955	155	120/70 ZR17	180/60 ZR17	2D-320	D-245	835	197	24.890
Streetfighter V2	A	955	153	120/70 ZR17	180/60 ZR17	2D 320	D 245	845	200	19.790
Diavel 1260	A	1.262	162	120/70 ZR17	240/45 ZR17	2D-320	D-265	780	218	22.190
Diavel 1260 S	A	1.262	162	120/70 ZR17	240/45 ZR17	2D-320	D-265	780	218	25.490
Diavel V4	A	1.158	168	120/70 ZR17	240/45 ZR17	2D-330	D-265	790	236	29.590
XDiavel Nera	A	1.262	160	120/70 ZR17	240/45 ZR17	2D-320	D-265	755	220	29.590
XDiavel Dark	A	1.262	160	120/70 ZR17	240/45 ZR17	2D-320	D-265	755	220	22.790
XDiavel S	A	1.262	160	120/70 ZR17	240/45 ZR17	2D-320	D-265	755	220	27.290
Multistrada V4	A	1.158	170	120/70 ZR19	170/60 ZR17	2D-330	D-265	810-860	240	21.990
Multistrada V4 Rally	A	1.158	170	120/70 ZR19	170/60 ZR17	2D-330	D-265	805-905	260	30.190
Multistrada V4 S	A	1.158	170	120/70 ZR19	170/60 ZR17	2D-330	D-265	790-860	243	26.590
Multistrada V4 S Sport	A	1.158	170	120/70 ZR19	170/60 ZR17	2D-330	D-265	790-860	243	19.090
Multistrada V4 S Grand Tour	A	1.158	170	120/70 ZR19	170/60 ZR17	2D-330	D-265	790-875	n.d.	29.990
Multistrada V4 RS	A	1.103	180	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D-330	D-265	810-860	n.d.	41.490
Multistrada V4 Pikes Peak	A	1.158	170	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D-330	D-265	840-860	239	34.090
Streetfighter V4	A	1.103	208	120/70 ZR17	200/60 ZR17	2F-330	D-245	845	201,5	25.990
Streetfighter V4 S	A	1.103	208	120/70 ZR17	200/60 ZR17	2F-330	D-245	845	197,5	29.790
Streetfighter V4 SP2	A	1.103	208	120/70 ZR17	200/60 ZR17	2F-330	D-245	845	196,5	38.590
Streetfighter V4 Lamborghini	A	1.103	208	120/70 ZR17	200/60 ZR17	2F-330	D-245	845	197,5	70.000
Panigale V4	A	1.103	215,5	120/70 ZR17	200/60 ZR17	2F 330	D 245	850	198	29.890
Panigale V4 S	A	1.103	215,5	120/70 ZR17	200/60 ZR17	2F 330	D 245	850	195,5	35.990
Panigale V4 R	A	998	218	120/70 ZR17	200/60 ZR17	2F 330	D 245	850	193,5	44.000
Panigale V4 SP2	A	1.103	215,5	120/70 ZR17	200/60 ZR17	2F 330	D 245	850	194,5	43.990
Superleggera V4	A	998	234	120/70 ZR17	200/60 ZR17	2F 330	D 245	835	152,2	115.000

DUCATI SCRAMBLER

Ducati Ibérica
C/ Noria, 11. Pol. Ind. Mediterráneo. Albuixech. 46550 Valencia • Tfno: 96 1539332
www.scramblerducati.com

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASEO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
Icon	A-A2	803	73	110/80 R18	180/55 R17	D330	D245	795	185	11.190
Full Throttle	A-A2	803	73	110/80 R18	180/55 R17	D330	D245	795	185	12.490
Nightshift	A-A2	803	73	110/80 R18	180/55 R17	D330	D245	795	191	12.490
1100 Tribute Pro	A	1.079	84,7	120/70 ZR18	180/55 ZR17	2D320	D245	810	189	15.190
1100 Sport Pro	A	1.079	84,7	120/70 ZR18	180/55 ZR17	2D320	D245	810	189	17.390
1100 Dark Pro	A	1.079	84,7	120/70 ZR18	180/55 ZR17	2D320	D245	810	189	14.490

HANWAY

Motorien, S.L.
C/ Noria, 11. Pol. Ind. Mediterráneo. Albuixech. 46550 Valencia • Tfno: 96 1539330
www.hanwaymotos.com

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASEO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
SC 125	A1	124	14,9	110/70-17	140/70-17	D300	D220	780	149	3.489
Furious NK 125	A1	124	14,9	110/70-17	140/70-17	D-300	D-220	760	132	3.489
G 15	A1	124	14,9	110/80-19	140/70-17	D300	D220	810	149	3.689

HARLEY DAVIDSON

Harley-Davidson España.
Av. De las Cortes Catalanas 9-11, edificio 3. 08173 Barcelona • Tfno: 93 202 28 00
www.harley-davidson.com

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASEO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
Nightster	A-A2	975	89	100/90-19	150/80 B16	2D	D	705	221	16.550
Nightster Special	A-A2	975	89	100/90-19	150/80 B16	2D	D	715	225	17.600
Sportster S	A	1.252	122	60/70 TR17	180/70 R16	D 320	D 260	734	228	18.750
Softail Standard	A-A2	1.745	86	100/90 B19	150/80 B16	D	D	680	297	18.990
Street Bob 114	A	1.868	94	100/90 B19	150/80 B16	D-300	D-292	680	297	19.400
Sport Glide	A-A2	1.745	82	130/70 B18	180/70 B16	D	D	680	317	23.100
Fat Bob 114	A	1.868	93	150/80 B16	180/70 B16	2D-300	D-292	710	306	23.700
Low Rider S	A	1.923	105	110/90 B19	180/70 B16	2D	D	710	308	24.400
Low Rider ST	A	1.923	105	110/90 B19	180/70 B16	2D	D	720	327	25.900
Fat Boy 114	A	1.868	93	160/60 R18	240/40 R18	D-292	D-292	675	317	28.800
Breakout 117	A	1.923	102	130/60 B21	240/40 R18	D-292	D-292	665	310	31.300
Heritage Classic	A	1.868	94	130/90 B16	150/80 B16	D-292	D-292	680	330	28.900
Pan America 1250	A	1.252	150	120/70 R19	170/60 R17	2D-320	D-280	850	245	20.600
Pan America 1250 Special	A	1.252	150	120/70 R19	170/60 R17	2D-320	D-280	850	258	21.900
Road King Special	A	1.868	93	130/60 B19	180/55 B18	2D	D	695	366	33.100
Electra Glide Highway King	A	1.868	93	MT90 B16	180/65 B16	2D	D	790	385	42.300
Road Glide Special	A	1.868	89	130/60 B19	180/55 B18	2D	D	695	387	36.200
Street Glide Special	A	1.868	89	130/60 B19	180/55 B18	2D	D	690	375	36.200
Road Glide Limited	A	1.868	87	130/70 B18	180/55 B18	2D	D	735	423	37.900
Ultra Limited	A	1.868	87	130/70 B18	180/55 B18	2D-300	D-300	740	416	37.900
Road Glide ST	A	1.923	103	130/60 B19	180/55 B18	2D	D	715	382	39.400
Street Glide ST	A	1.923	103	130/60 B19	180/55 B18	2D	D	710	369	39.400
CVO Street Glide	A	1.977	115	130/60 B19	180/55 B18	2D	D	715	380	52.000
CVO Road Glide	A	1.977	115	130/60 B19	180/55 B18	D	D	720	393	52.000
CVO Road Glide Limited	A	1.923	105	130/60 B19	180/55 B18	2D	D	760	437	68.500
Freewheeler	A	1.868	87	130/60 B19	215/45 R18 (x2)	2D	D	700	513	37.200
Tri Glide Ultra	A	1.868	87	MT90 B16	205/65 R15 (x2)	2D	D	735	561	47.700
LiveWire One	A	15,5	105	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D300	D260	780	255	24.490
S2 Del Mar	A-A2	10,5	84	130/80-18	140/80 B19	D	D	785	198	18.490
S2 Del Mar LE	A-A2	10,5	84	130/80-18	140/80 B19	D	D	785	198	19.990



HONDA

Montesa - Honda
C/ Mar del Nord, 1. Pol. la Torre del Rector. Santa Perpetua de Mogoda. 08130 Barcelona • Tfno: 900204205
www.honda-montesa.es

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASEO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
EM1 e	AM	Eléct.	2,3	90/90-12	100/90-10	D	T	740	95	5.500
Vision 110	A1	108	8,7	80/90-16	90/90-14	D220	T130	770	102	2.525
Forza 125	A1	124,9	15	120/70-15	140/70-14	D256	D240	780	159	5.430
PCX 125	A1	125	11,7	90/90-14	100/90-14	D220	T130	760	128	3.360
CB 125 F	A1	125	10,8	80/100-18	90/90-18	D240	T130	790	117	2.980
MSX 125	A1	125	10	120/70-12	130/70-12	D220	D190	761	102	4.120
SH 125i	A1	125	13	100/80-16	120/80-16	D240	D240	799	134	4.130
SH Mode 125	A1	125	11,2	80/90-16	100/90-14	D220	T130	765	116	3.080
Super Cub C125	A1	124	9,7	70/90-17	80/90-17	D220	D110	780	110	4.090
CB 125R	A1	125	13	110/70 R17	150/60 R17	D-296	D-220	816	126	4.925
Monkey	A1	124	9,3	120/80-12	130/80-12	D-220	D190	775	104	4.420
Dax 125	A1	124	9,4	120/70-12	130/70-12	D220	D190	775	107	4.400
SH350i	A2	329	29,3	110/70-16	130/70 R16	D256	D256	805	174	6.340
CB 300R	A2	286	31	110/70 R17	150/60 R17	D-296	D-220	799	145	5.700
Forza 350	A2	330	30	120/70 R15	140/70 R14	D256	D240	780	184	6.415
ADV 350	A2	330	30	120/70-15	140/70-14	D256	D240	795	186	6.680
CL 500	A2	471	47	110/80 R19	150/70 R17	F310	D240	790	191	6.790
CB 500 F	A2	471	48	120/70 ZR17	160/60 ZR17	D320	D240	785	189	6.850
CB 500 X	A2	471	48	110/80 ZR19	160/60 ZR17	D310	D240	830	197	7.425
CB 500 Hornet	A2	471	47	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D296	D240	785	188	6.850
NX 500 X	A2	471	47	110/80 R19	160/60 R17	D296	D240	830	196	7.425
CBR 500 R	A2	471	47	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D296	D240	785	192	7.475
CMX 500 Rebel	A2	471	46	130/90-16	150/80-16	D	D	690	190	7.400
CBR 600 RR	A	599	121	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D310	D220	820	193	13.200
CB 650 R	A-A2	649	95	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D310	D 240	810	202	9.100
CBR 650 R	A-A2	649	95	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D310	D 240	810	208	10.100
X-ADV	A-A2	745	58	120/70 R17	160/60 R15	2D296	D240	820	236	13.180
XL750 Transalp	A-A2	755	91,8	90/90-21	150/70R18	2D310	D256	850	208	11.000
CB 750 Hornet	A-A2	755	91,8	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D296	D240	795	190	7.800
Forza 750	A-A2	745	58,6	120/70 R17	160/60 R15	2F310	D240	790	235	12.175
NC 750 X	A-A2	745	54,8	120/70 ZR17	160/60 ZR17	D320	D240	830	220	8.890
CRF 1100L Africa Twin	A	1.084	102	90/90 R21	150/70 R18	2F310	D256	825	231	15.525
CRF 1100L Africa Twin DCT	A	1.084	102	90/90 R21	150/70 R18	2F310	D256	850	236	16.775
CRF 1100L Africa Twin Adv.Sports	A	1.084	102	90/90 R21	150/70 R18	2F310	D256	795	243	19.850
CRF 1100L Africa Twin Adv.Sp. DCT	A	1.084	102	90/90 R21	150/70 R18	2F310	D256	795	250	21.000
CBR 1000 RR-R Fireblade	A	999	215	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2D330	D220	831	202	25.000
CBR 1000 RR-R Fireblade SP	A	999	215	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2D330	D220	831	201	29.800
CBR 1000 RR-R Fireblade Carbon	A	999	215	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2D330	D220	831	202	37.000
CB 1000R	A	998	145	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D 310	D256	830	213	15.250
CB 1000R Black Edition	A	998	145	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D 310	D256	830	213	17.060
CMX 1100 Rebel	A	1.084	87	130/70 B18	180/65 B16	D330	D256	700	233	11.250
NT1100	A	1.084	102	120/70ZR17	180/55ZR17	2F310	D256	820	238	15.300
GL1800 Gold Wing	A	1.833	126	130/70 R18	200/55 R16	2D316	D316	745	365	31.000
GL1800 Gold Wing Tour	A	1.833	126	130/70 R18	200/55 R16	2D316	D316	745	383	31.000

HUSQVARNA

Husqvarna Motorcycles España, S.L.
C/ Cinca 8-10. Terrassa. 08223 Barcelona • Tfno: 93 7363535
www.husqvarna-motorcycles.com

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASEO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
Svartpilen 125	A1	125	14,9	110/70-17	150/60-17	D320	D230	835	146	5.499
Vitpilen 401	A2	373	43,5	110/70-17	150/60-17	D-320	D-230	835	148	6.169
Svartpilen 401	A2	373	43	110/70-17	150/60-17	D-320	D-230	835	150	6.369
701 Supermoto	-	692	74	120/70 ZR17	160/60 ZR17	D-320	D-240	890	145	11.299
701 Enduro	-	692	74	90/90-21	140/80-18	D-300	D-240	910	145	11.749
Norden 901	A-A2	889	105	90/90-21	150/70-18	2D320	D260	854	204	n.d.
Norden 901 Expedition	A-A2	889	105	90/90-21	150/70-18	2D320	D260	854	204	15.975

HYOSUNG

Hyosung España
C/ Noria, 11. Pol. Ind. Mediterráneo. Albuixech. 46550 Valencia • Tfno: 902 103727
www.hyosung.com.es

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASEO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
Bobber GV 125 S	A1	124	13,4	110/90-16	130/90-15	D	T	700	157	3.987
Bobber GV 300S	A2	295	30	120/80-16	150/80-15	D270	D250	710	172	4.587

INDIAN

Polaris Sales Spain, S.L.U.
C/ Josep María Sert 17. La Garriga. 08530 Barcelona • Tfno: 902 160606
www.indianmotorcyclespain.es

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASEO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
FTR	A-A2	1.203	121	120/70 R17	180/55 R17	2D-320	D-260	780	233	14.490
FTR Rally	A-A2	1.203	121	120/70 R19	150/70 R18	2D-320	D-260	815	242	17.190
FTR Sport	A-A2	1.203	121	120/70 R17	180/55 R17	2D-320	D-260	780	237	17.190
FTR R Carbon	A-A2	1.203	121	120/70 R17	180/55 R17	2D-320	D-260	780	235	18.990
Scout	A-A2	1.133	100	130/90-16	150/80-16	D-298	D-298	649	256	15.490
Scout Bobber	A-A2	1.133	100	130/90-16	150/80-16	D-298	D-298	649	252	15.890
Scout Bobber Twenty	A-A2	1.133	100	130/90-16	150/80-16	D-298	D-298	649	260	16.690
Scout Rogue	A-A2	1.133	100	130/90-16	150/80-16	D-298	D-298	649	250	16.190
Chief Dark Horse	A	1.890	n.d.	130/60 B19	180/65 B16	D300	D300	662	304	19.390
Chief Bobber Dark Horse	A	1.890	n.d.	130/90B16	180/65 B16	D 300	D 300	662	315	21.490
Super Chief Limited	A	1.890	n.d.	130/90B16	180/65 B16	D 300	D 300	665	335	24.290
Sport Chief	A	1.890	n.d.	130/60 B19	180/65 B16	2F320	D300	686	311	21.990
Springfield	A	1.890	n.d.	130/80 B17	180/60 R16	F-300	F-300	660	376	31.590
Springfield Dark Horse	A	1.890	n.d.	130/80 B19	180/60 R16	F-300	F-300	650	358	32.090

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASEO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
Chieftain Dark Horse	A	1.890	n.d.	130/60 B19	180/60 R16	2F-300	F-300	650	373	33.990
Chieftain Limited	A	1.890	n.d.	130/60 B19	180/60 R16	2F-300	F-300	650	373	33.490
Roadmaster	A	1.890	n.d.	130/80 B17	180/60 R16	2F-300	F-300	673	412	35.990
Roadmaster Dark Horse	A	1.890	n.d.	130/60 B19	180/60 R16	2F300	F300	673	403	36.490
Roadmaster Limited	A	1.890	n.d.	130/60 B19	180/60 R16	2F300	F300	673	403	36.290
Challenger Dark Horse	A	1.768	n.d.	130/60 B19	180/60 R16	2D320	D298	672	377	34.590
Challenger Limited	A	1.768	n.d.	130/60 B19	180/60 R16	2D320	D298	672	381	34.090
Pursuit Dark Horse	A	1.768	n.d.	130/60 B19	180/60 R16	2F320	F298	672	416	36.990
Pursuit Limited	A	1.768	n.d.	130/60 B19	180/60 R16	2F320	F298	672	416	36.490

KAWASAKI

Kawasaki Motors Europe, NV
C/ José Agustín Goytisolo, 29-31. L'Hospitalet de Llobregat. 08908 Barcelona • Tfno: 93 2642600
www.kawasaki.es

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASEO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
Ninja e-1	A1	Eléct.	12	100/80-17	130/70-17	D	D	785	140	9.050
Z 125	A1	125	15	100/80-17	130/70-17	D-290	D-220	815	146	4.999
Ninja 125	A1	125	15	100/80-17	130/70-17	D-290	D-220	785	148	5.399
Ninja 400	A2	399	45	110/70 R17	150/60 R17	D-310	D-220	785	168	6.999
Z400	A2	399	45	110/70 R17	150/60 R17	D-310	D-220	785	167	6.650
Ninja ZX-4R	A	399	77	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D290	D220	800	189	9.450
Ninja ZX-4RR	A	399	77	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D290	D220	800	189	10.150
Ninja 7 Hybrid	A2	451	n.d.	120/70ZR17	160/60 ZR17	2D300	D250	795	227	n.d.
Eliminator 500	A	451	45,4	130/70-18	150/80-16	D310	D240	735	176	n.d.
Eliminator 500 SE	A	451	45,4	130/70-18	150/80-16	D310	D240	735	176	n.d.
Ninja 650	A-A2	649	68	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D-300	D-220	790	193	8.350
Z 650	A-A2	649	68	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D-300	D-220	790	187	7.550



VERSYS 1000
desde 13.900 €

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASEO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
Z 650 RS	A-A2	649	68	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D-300	D-220	790	187	n.d.
Versys 650	A-A2	649	69	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D-300	D-250	840	217	9.299
Vulcan S	A-A2	649	61	120/70 ZR17	160/60 ZR17	D-300	D-250	705	229	8.400
Ninja ZX-6R	A	636	124	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D310	D220	830	198	13.150
W 800	A-A2	773	48	100/90-18	130/80-18	D-300	T-160	770	221	11.099
Z e-1	-	Eléct.	n.d.	100/80-17	130/70-17	D	D	785	135	8.450
Z 900 RS	A	948	111	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-300	D-250	835	215	14.499
Z 900 RS SE	A	948	111	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-300	D-250	820	216	15.999
Z 900	A-A2	948	125	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-300	D-250	795	210	10.599
Z 900 Performance	A-A2	948	125	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-300	D-250	795	210	12.350
Z 900 SE	A	948	125	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-300	D-250	795	210	12.199
Z H2	A	998	200	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-300	D-250	830	239	20.599
Z H2 SE	A	998	200	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-300	D-250	830	239	23.250
Z H2 Performance	A	998	200	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-300	D-250	830	239	n.d.
Ninja ZX-10 R	A	998	200	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D-330	D-220	835	208	22.500
Ninja ZX-10 RR	A	998	200	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D-330	D-220	835	206	32.799
Ninja 1000 SX	A	1.043	142	120/70 ZR17	190/50 ZR17	2D-300	D-250	835	235	16.299
Ninja H2 SX	A	998	200	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D-330	D-220	835	256	n.d.
Ninja H2 SX SE	A	998	200	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D-330	D-220	835	256	n.d.
Ninja H2R	A	998	310	120/60 R17	190/65 R17	2D-330	D-250	830	216	55.000
Versys 1000	A	1.043	120	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-310	D-250	840	250	13.900
Versys 1000 S	A	1.043	120	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-310	D-250	840	250	16.600
Versys 1000 SE	A	1.043	120	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-310	D-250	840	250	18.700

KEEWAY

Keeway Motor España, S.L.
C/ Menorca, s/n, Nave 12. Pol. Ind. Can Canals. Sant Quirze del Vallés. 08192 Barcelona • Tfno: 93 7219180
www.keeway.es

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASEO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
Hurricane 50	AM	49	3	110/70-12	110/70-12	D	T	775	89	1.890
Zahara 50	AM	49	3	120/70-12	120/70-12	D	D	790	89	1.890
Versilia 50	AM	50	3	120/70-12	120/70-12	D220	T110	790	110	1.690
RKF 125 CBS	A1	125	13	100/80-17	130/70-17	D260	D220	810	137	2.990
RKF 125 ABS	A1	125	13	100/80-17	130/70-17	D260	D220	810	137	3.190
Fact Evo 125	A1	125	8,5	120/60-13	130/60-13	D	D	790	111	1.990
Superlight 125 LE	A1	125	10,6	110/90-16	130/90-16	D	D	730	134	2.490
Zahara 125	A1	125	8,5	120/70-12	130/70-13	D	D	805	104	2.250
Versilia 125	A1	125	8	120/70-12	120/70-12	D220	D220	790	110	2.390
Sixties 125	A1	125	10	120/70-12	120/70-12	D220	D215	780	127	2.390
Vieste 125	A1	124,6	10	110/70-13	130/70-13	D240	D215	770	130	2.690
RK V125C	A1	124	14,5	120/80-17	140/70-17	D300	D240	690	149	3.790
V-Cruise 125	A1	124	14,5	120/80-16	150/80-15	D300	D240	690	149	4.390
K-Light 125	A1	124	10,6	90/90-17	130/90-15	D280	D240	715	144	2.490
X-Light 125	A1	125	12	100/90-18	120/80-17	D275	D220	766	131	2.490
Vieste 300	A2	278	19	110/70-13	130/70-13	D240	D220	770	140	3.850
Vieste 300 XDV	A2	278	26	110/70-13	130/70-13	D240	D220	800	159	4.290
Sixties 300	A2	278	19	120/70-12	120/70-12	D230	D220	780	146	4.090
V 302 C	A2	300	30	120/80-16	150/80-16	D300	D240	690	167	4.790
M502N	A2	486	47,6	120/70-17	160/60-17	2D300	D240	790	197	6.290

KTM

SportMotorcycle España, S.L.
C/ Cinca 8-10. Pol. Ind. Sta. Margarida. Terrassa. 08223 Barcelona • Tfno: 93 7363535
www.ktm.com

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASEO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
RC 125	A1	125	15,2	n.d.	n.d.	D-300	D-230	820	135	5.919
125 Duke	A1	124,9	14,9	n.d.	n.d.	D320	D240	800	n.d.	n.d.
RC 390	A2	373	43,5	n.d.	n.d.	D-300	D-230	820	147	6.919
390 Duke	A2	398,7	44,2	n.d.	n.d.	D320	D240	820	n.d.	n.d.
390 Adventure	A2	373	43,5	n.d.	n.d.	D320	D230	855	161	7.069
390 Adventure SW	A2	373	43,5	n.d.	n.d.	D320	D230	855	161	7.569
450 SMR	A2	449,9	n.d.	125/75 R16,5	165/630 R17	D310	D220	898	n.d.	13.179
450 Rally Replica	A2	449,3	n.d.	n.d.	n.d.	D300	D240	960	139	n.d.
690 SMC R	A	692,7	74,8	120/70 ZR17	160/60 ZR17	D-320	D-240	892	147	n.d.
690 Enduro R	A	692,7	74,8	90/90-21	140/80-18	D-300	D-240	910	146	n.d.
RC 8C	A	889	134,6	120/70 R17	180/60 R17	2D390	D230	820	140	39.900
790 Adventure	A	799	95,2	n.d.	n.d.	2D320	D260	840	199	10.895
790 Duke	A	799	104,7	n.d.	n.d.	2D300	D240	825	n.d.	n.d.
890 Duke R	A	890	121	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-320	D-240	834	166	13.639
890 Duke GP	A	889	115,6	n.d.	n.d.	2D-300	D240	820	169	11.558
890 Adventure	A	889	104,7	n.d.	n.d.	D320	D260	850	196	14.259
890 Adventure R	A	889	104,7	n.d.	n.d.	D320	D260	850	196	15.269
890 Adventure R Rally	A	889	104,7	n.d.	n.d.	D320	D260	850	196	n.d.
890 SMT	A	889	104,7	n.d.	n.d.	D320	D260	860	194	14.275
1290 Super Duke GT	A	1.301	175	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2F-320	D-240	835	228	n.d.
1290 Super Adventure S	A	1.301	160,4	120/70 R19	170/60 R17	2D-320	D-267	849	220	21.369
1290 Super Adventure R	A	1.301	160,4	120/70 R19	170/60 R17	2D-320	D-267	890	221	21.389
1290 Super Duke R	A	1.301	179,5	120/70-17	190/55-17	2D-320	D-240	835	195	21.375
1290 Super Duke RR	A	1.301	179,5	120/70-17	190/55-17	2D-320	D-240	837	180	28.949
1290 Super Duke R Evo	A	1.301	179,5	120/70-17	200/55-17	2D-320	D-240	835	n.d.	23.399
Brabus 1300 R Ed. 23	A	1.301	179,5	120/70-17	200/55-17	2D-320	D-240	845	194	45.900
Brabus 1300 R Masterpiece 2024	A	1.301	179,5	120/70-17	200/55-17	2D-320	D-240	845	194	45.900



890 DUKE R
13.639 €

KYMCO

Kymco Moto España
C/ Laguna, 54. Pol. Ind. Urtinsa. Alcorcón. 28923 Madrid • Tfno: 902153837
www.kymco.es

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASEO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
Agility City 50	AM	50	3	100/80-16	120/80-14	D260	T127,5	815	120	2.299
Agility S 125	A1	125	10,4	100/80-16	120/80-14	D260	D240	820	134	2.699
Agility City PLUS	A1	125	10,4	100/80-16	120/80-14	D-260	D-240	820	131	2.399
People S 125	A1	125	11,2	100/80-16	120/80-14	D-260	D-240	800	130	3.399
X-Town CT 125	A1	125	12,7	120/70-13	150/70-13	D260	D240	765	179	4.199
DTX 125	A1	125	12,9	120/80-14	150/70-13	D260	D220	790	179	4.799
X-Town CT 300	A2	276	22,8	120/70-13	150/70-13	D240	D240	790	198	4.699
DTX 350	A2	321	28,1	120/80-14	150/70-13	D260	D220	790	194	5.699
Xciting VS 400	A2	400	33,4	120/70-15	150/70-14	2D-280	D-240	805	213	6.999

MACBOR

Motos Bordoy, S.A.
Av. Castellbisbal, s/n. Rubí. 08191 Barcelona • Tfno: 93 5881133
www.macbor.com

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASEO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
Fun 125 Plus	A1	124,7	10,6	120/70-14	140/70-14	D220	D190	786	125	2.599
Lord Martin	A1	124	10,6	110/ 70-17	130/70-17	D	D	780	126	2.499
Johnny Be Good	A1	124	10,6	110/ 70-17	130/70-17	D	D	780	126	2.599
Rockster	A1	124,7	9,5	100/90-18	130/90-15	D267	D240	730	130	2.699
Rockster Flat	A1	124,7	9,5	100/90-18	130/90-15	D267	D240	730	127	2.799
Montana XR1	A1	124,2	12,6	110/80-17	120/80-17	D265	D240	780	153	3.799
Eight Mile 500 Street	A2	471	46,9	110/80 R18	160/60 R17	2D298	D240	790	195	4.999
Eight Mile 500 Scrambler	A2	471	46,9	110/80 R19	150/70 R17	2D298	D240	820	195	6.999
Montana XR5 500	A2	471	46,9	110/80R19	150/70R17	2D300	D240	840	178	6.199

MASH

La Otra Agencia Motors
Ronda del Ingenioso Hidalgo, 31. 28034 Madrid • Tfno: 917291778
www.mashmotorspain.com

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASEO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
City 2.0 Black	AM	50	2,8	3,50-10	3,50 R10	D110	T	740	81	1.699
City 2.0 White	AM	50	2,8	3,50-10	3,50 R10	D110	T	740	81	1.699
Legend 'R Black	AM	50	3	120/70-10	120/70-12	D185	T	740	81	1.799
Legend 'R White	AM	50	3	120/70-10	120/70-12	D185	T	740	81	1.799
Legend 'R Naked Red	AM	50	3	120/70-12	120/70-12	D185	T	740	88	1.899
Legend 'R Naked Grey	AM	50	3	120/70-12	120/70-12	D185	T	740	88	1.899
Fifty Black	AM	49,9	2,8	90/90-18	3,25-18	D220	T	780	105	2.499
Fifty Gold	AM	49,9	2,8	90/90-18	3,25-18	D220	T	780	105	2.499
Fifty Grey	AM	49,9	2,8	90/90-18	3,25-18	D220	T	780	105	2.499
X-Ride White	AM	49,9	2,8	90/90-17	100/90-17	D240	D210	820	115	2.899
X-Ride Black	AM	49,9	2,8	90/90-17	100/90-17	D240	D210	820	115	2.899
Seventy Cooper	A1	124	11,5	90/90-17	100/90-17	D-300	D220	780	127	2.599
Seventy Black	A1	124	11,5	90/90-17	100/90-17	D-300	D220	780	127	2.599
Seventy Gulf	A1	124	11,5	90/90-17	100/90-17	D-300	D220	780	127	2.599
British Seven Black Mat	A1	124	14,75	110/70-17	130/70-17	D300	D210	840	137	3.599
British Seven-Green	A1	124	11,5	110/70-17	130/70-17	D300	D210	840	137	3.599
X Ride 125 Black	A1	124	14,75	110/70-17	120/70-17	D290	D240	780	130	3.899
X Ride 125 White	A1	124	14,75	110/70-17	120/70-17	D290	D240	780	130	3.899
Two Fifty	A2	249	17,5	110/70-17	130/70-17	D-300	D-220	780	140	3.899
Five Hundred	A2	397	27,1	100/90-19	130/70-18	D-280	D-240	790	160	4.299
Side Force	A2	445	30	4,60-18	5,60-18	D280	D220	830	342	11.499
Black Side	A2	445	30	4.60 - 18	5.60 – 18	D280	D220	830	317	10.499
Six Hundred-British Green	A2	644	40	100/90-19	130/70-18	D320	D240	830	131	5.499
Six Hundred-Night Blue	A2	644	40	100/90-19	130/70-18	D320	D240	830	131	5.499
XRide Classic Black	A2	643,7	40	120/70-17	150/60-17	D320	D240	860	177	5.799
XRide Classic White	A2	643,7	40	120/70-17	150/60-17	D320	D240	860	177	5.799
XRide Trail	A2	643,7	39,3	90/90-21	130/70-18	D280	D240	890	167	5.899

MITT

Jets Marivent
C/ Cerro de la Butrera, 3. Pozuelo de Alarcón. 28223 Madrid
www.jetsmarivent.com

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASEO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
50 RT Super	AM	50	3,1	3,5-10	3,5-10	D	D	760	93	1.995
50 Alpha	AM	49	3	3,5-10	3,5-10	D	D	760	92	1.995
50 XRS	AM	50	3	130/60-13	120/70-12	D	D	780	100	1.995
125 Urban	A1	125	9	80/90-14	90/90-14	D	T	765	104	2.195
125 Legrand	A1	125	11,4	130/60-13	130/60-13	D220	D220	800	127	2.995
125 Alpha	A1	125	8,5	120/70-12	120/70-12	D	D	760	108	2.195
125 XRS	A1	125	9,3	130/60-13	120/70-12	D220	D180	780	110	2.195
125 RT Super	A1	125	9	3,5-10	3,5-10	D	D	760	102	2.195
125 Scrambler 278	A1	125	9,5	110/90-19	120/90-16	D276	D220	840	133	2.995
125 DS Scrambler	A1	125	9	110/90-17	130/80-17	D267	D220	830	147	2.995
125 Legend	A1	125	9,5	110/90-17	130/80-17	D276	D220	785	136	2.845
125 GTS	A1	125	9	120/80-14	130/60-13	D	D	730	146	2.695
125 GT-Max	A1	125	11	120/80-14	130/70-13	D	D	805	145	3.395
125 ADV	A1	125	11,5	110/80-14	130/70-13	D220	D220	780	131	3.195
125 GP2	A1	125	14,5	110/70-16	140/70-16	2D299	D240	760	155	3.495
125 GP Limited Carbono	A1	125	12,5	110/70-17	150/70-17	2D299	D240	785	167	3.695
125 MB Custom	A1	125	10	120/80-17	150/70-17	D300	D240	680	155	2.995
125 MB Twin Custom	A1	125	14	120/80-17	140/70-17	D300	D240	680	164	3.845
125 TK Adventure	A1	125	10	110/90-17	130/80-17	D267	D220	820	192	2.995
301 Legend	A2	234	16,4	110/90-17	130/80-17	D276	D220	790	162	3.395
330 GTS	A2	276	26	120/70-15	140/70-14	2D	D	735	165	3.995
440 MB Custom	A2	389	38	120/80-17	140/70-17	2D297	D244	680	188	5.195
530 TT Adventure	A2	476	47	120/70-17	160/60-17	2D	D	800	196	7.095

MONTESA

Montesa - Honda
C/ Mar del Nord, 1. Pol. la Torre del Rector. Santa Perpetua de Mogoda. 08130 Barcelona • Tfno: 900204205
www.honda-montesa.es

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASEO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
Cota 4Ride	A2	258,9	n.d.	80/100-21	120/100 R18	D-185	D-183	905	81	8.000
Cota 4RT 260R	A	259	n.d.	80/100-21	120/100 R18	D-185	D-150	665	73	7.790
Cota 4RT 301RR Race Replica	A	298	n.d.	80/100-21	120/100 R18	D-185	D-150	665	74	10.250
Cota 4RT 301RR	A	298	n.d.	80/100-21	120/100 R18	D-185	D-150	665	72	10.250

MOTO GUZZI

Piaggio España
Av. De Europa, 19. Alcobendas. Madrid 28108 • Tfno: 91 3109950
es.motoguzzi.it

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASEO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
V7 Stone	A-A2	853	65	100/90 R18	150/70 R17	D-320	D-260	780	198	8.950
V7 Special Edition	A-A2	853	65	100/90 R18	150/70 R17	D-320	D-260	780	198	9.950
V7 Special	A-A2	853	65	100/90 R18	150/70 R17	D-320	D-260	780	203	9.500
V7 Stone Corsa	A-A2	853	65	100/90 R18	150/70 R17	D-320	D-260	780	198	10.449
V9 Roamer	A-A2	853	65	100/90-19	150/80 B16	D-320	D-260	815	194	10.749
V9 Bobber	A-A2	853	65	130/90-16	150/80 B16	D-320	D-260	785	194	11.249
V9 Bobber Especial Edition	A-A2	853	65	130/90-19	150/80 B16	D-320	D-260	785	194	12.249
V85 TT	A-A2	853	76	110/80 R19	150/70 R17	2F 320	D 260	830	230	11.449
V85 TT Evocative Graphics	A-A2	853	76	110/80 R19	150/70 R17	2F 320	D 260	830	230	11.749
V85 TT Travel	A-A2	853	76	110/80 R19	150/70 R17	2F 320	D 260	830	230	12.999
V85 TT Guardia d'Onore	A-A2	853	76	110/80 R19	150/70 R17	2F 320	D 260	830	230	12.999
V100 Mandello	A	1.042	115	120/70 R17	190/55 R17	2F 320	D 280	815	233	15.999
V100 Mandello S	A	1.042	115	120/70 R17	190/55 R17	2F 320	D 280	815	233	18.499
V100 Mandello Aviazione Navale	A	1.042	115	120/70 R17	190/55 R17	2F 320	D 280	815	233	17.499



MOTO MORINI

Moto Morini, S.r.l.
Via Beri, 24. 27020 Trivolzio (PV) • Tfno: +39 0382 193881
www.motomorini.eu

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASEO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
X-Cape	A-A2	649	60	110/80-19	150/70-17	2D298	D255	820	213	7.290
X-Cape	A-A2	649	60	110/80-19	150/70-17	2D298	D255	820	213	7.790
X-Cape	A-A2	649	60	110/80-19	150/70-17	2D298	D255	820	213	8.090
Seiemmezzo STR	A-A2	649	60	120/70-18	160/60-17	2D298	D255	810	200	7.290
Seiemmezzo SCR	A-A2	649	60	120/70-18	160/60-17	2D298	D255	810	200	7.590

MV AGUSTA

Motos Bordoy, S.A.
Av. Castellbisbal, s/n. Rubí. 08191 Barcelona • Tfno: 93 5881133
www.mvagusta.es

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASEO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
F3 R	A	798	147	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F-320	D-220	830	173	19.198
F3 RR	A	798	147	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F-320	D-220	830	165	26.969
F3 RC	A	798	147	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F-320	D-220	830	165	28.320
Brutale R	A	798	112	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F-320	D-220	830	175	16.759
Brutale RR	A	798	140	120/70 ZR17	180/50 ZR17	2F-320	D-220	830	175	20.120
Dragster R	A	798	112	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2F-320	D-220	845	168	17.199
Dragster RR SCS	A	798	140	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2F-320	D-220	845	168	22.499
Dragster RC SCS	A	798	140	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2F-320	D-220	845	168	24.999
Turismo Veloce R	A	798	110	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2F-320	D-220	830	191	19.529
Turismo Veloce Lusso SCS	A	798	110	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2F-320	D-220	830	199	24.449
Turismo Veloce RC SCS	A	798	110	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2F-320	D-220	830	199	25.700
Superveloce 800	A	798	147	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F-320	D-220	830	173	23.765
Superveloce S	A	798	147	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F-320	D-220	830	173	27.929
Superveloce 98	A	798	147	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F-320	D-220	830	173	n.d.
Brutale 1000 RR	A	998	208	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2F-320	D-210	845	186	36.799
Brutale 1000 RS	A	998	208	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2F-320	D-210	845	186	29.299
Brutale 1000 RR Assen	A	998	208	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2F-320	D-210	845	186	n.d.
Rush 1000	A	998	208	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2F-320	D-210	845	186	49.799

ORCAL

Keeway Motor España, S.L.
C/ Menorca, 39. Pol. Ind. Can Canals. Sant Quirze del Vallés. 08192 Barcelona • Tfno: 93 7219180
benellimotor.es

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASEO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
SK01	A1	125	14,5	110/70-17	150/60-17	D300	D240	810	149	2.890
Sirio	A1	125	9,65	100/90-18	130/80-17	D 280	D 240	780	125	2.499
Sprint	A1	125	9,65	110/70-17	130/70-17	D 280	D 240	780	125	2.599

PEUGEOT

Peugeot Scooters España
C/ Puerto de Somport, 8. 28050 Madrid • Tfno: 91 3213669
www.peugeotscooters.es

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASEO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
E-Ludix	AM	Eléct.	3,4	80/80-14	100/70-14	D190	T110	811	77	2.820
Tweet 50	AM	49	3	90/80-16	90/80-16	D-226	T-130	800	100	2.545
Kisbee Active	AM	49	4	110/70-12	110/70-12	D-170	T-110	760	85	2.095
Kisbee Streetline	AM	49	4	110/70-12	110/70-12	D-170	T-110	760	85	2.265
Kisbee GT	AM	49	4	110/70-12	110/70-12	D-170	T-110	760	85	2.215
Speedfight 4	AM	50	4	130/60-13	130/60-13	D-215	T-110	800	97	2.820
Django 50 Classic	AM	50	4	120/70-12	120/70-12	D-240	T-110	770	110	2.870
Django 50 Classic Sport	AM	50	4	120/70-12	120/70-12	D-240	T-110	770	110	2.920
Tweet 125	A1	124	10,2	110/70-16	110/70-16	D-226	D-226	770	120	2.695
Tweet 125 GT	A1	124	10,2	110/70-16	110/70-16	D-226	D-226	770	120	2.845
Django 125 Sport	A1	125	10,6	120/70-12	120/70-12	D-200	D-190	770	135	3.335
Django 125 Classic	A1	125	10,2	120/70-12	120/70-12	D-200	D-190	770	137	3.285
Pulsion Allure	A1	125	14,6	120/70-14	140/60-13	D 260	D 210	790	165	5.025
Pulsion 125 Active	A1	125	14,6	120/70-14	140/60-13	D 260	D 210	790	165	4.660
Pulsion 125 GT	A1	125	14,6	120/70-14	140/60-13	D 260	D 210	790	165	4.880
Metropolis 400 SW	B	399	36	110/70-13 (x2)	140/70-14	D-230	D-240	780	271	10.320
Meropolis GT	B	399	36	110/70-13 (x2)	140/70-14	D-230	D-240	780	271	9.920
Metropolis 400 Allure	B	399	36	110/70-13 (x2)	140/70-14	D-230	D-240	780	271	9.620
Metropolis 400 Active	B	399	35,6	110/70-13 (x2)	140/70-14	D-230	D-240	780	256	9.020
XP400 GT	A2	400	36,7	110/70-17	160/60-15	D295	D240	815	231	8.395
XP400 Allure	A2	400	36,7	110/70-17	160/60-15	D295	D240	815	231	7.995
PM-01	A2	125	13,8	110/70-17	150/60-17	D280	D240	810	152	3.995

PIAGGIO

Piaggio España
Av. De Europa, 19. Alcobendas. Madrid 28108 • Tfno: 91 3109950
www.es.piaggio.com

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASEO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
Zip 50	AM	50	2,8	100/80 R10	120/70 R10	D-175	T-110	750	89	2.199
Zip 50 S	AM	50	2,8	100/80 R10	120/70 R10	D-175	T-110	750	89	2.299
Piaggio 1	AM	Eléct.	4,08	100/80-10	100/80-10	D175	D175	770	94	2.899
Piaggio 1+	AM	Eléct.	4,08	100/80-10	100/80-10	D175	D175	770	94	3.399
Piaggio 1 Active	AM	Eléct.	4,08	100/80-10	100/80-10	D175	D175	770	94	3.399
Piaggio 1 FCW Active	AM	Eléct.	4,08	100/80-10	100/80-10	D175	D175	770	94	3.599
Liberty 50	AM	50	2,9	90/80-16	100/80-14	D 240	T 140	780	87	2.599
Liberty 50 S	AM	50	2,9	90/80-16	100/80-14	D 240	T 140	780	87	2.699
Liberty 125 S	A1	124	11	90/80-16	100/80-14	D 240	T 140	790	124	2.599
Medley 125	A1	124,5	14.9	100/80-16	110/80-14	D 260	D 240	799	136	3.299
Medley 125 S	A1	124,5	14.9	100/80-16	110/80-14	D 260	D 240	799	136	3.399
Beverly 300	A2	278	25,8	110/70-16	140/70-14	D 300	D 240	790	185	5.099

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASEO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
Beverly S 300	A2	278	25,8	110/70-16	140/70-14	D 300	D 240	790	185	5.199
Beverly 400	A2	399	35,3	120/70-16	150/70-14	D 300	D 240	790	195	6.099
Beverly S 400	A2	399	35,3	120/70-16	150/70-14	D 300	D 240	790	195	6.199
MP3 300	B	278	25,8	110/70-13 (x2)	140/70-14	2D 258	D 240	780	220	7.099
MP3 Deep Black 300	B	278	25,8	110/70-13 (x2)	140/70-14	2D 258	D 240	780	220	7.199
MP3 Sport 300	B	278	25,8	110/70-13 (x2)	140/70-14	2D 258	D 240	780	220	7.299
MP3 400	B	399	35,3	110/70-13 (x2)	140/70-14	2D 258	D 240	785	257	10.499
MP3 Sport 400	B	399	35,3	110/70-13 (x2)	140/70-14	2D 258	D 240	785	257	10.999
MP3 Exclusive 530	B	530	44,1	110/70-13 (x2)	140/70-14	2D 258	D 240	790	280	12.999



MP3 300
DESDE 6.599 €

RIEJU

Rieju, S.A.
C/ Borrassa, 41. Figueres. 17600 Girona • Tfno: 97 2500850
www.rieju.es

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASEO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
E-City 1,2kW	AM	Eléct.	1,6	110/70-12	130/70-12	D210	D170	780	82	3.199
E-City 3kW	AM	Eléct.	4,08	110/70-12	130/70-12	D210	D170	780	90	4.219
Nuuk Urban 6	AM	Eléct.	11,5	100/80-17	130/70-17	D280	D220	785	150	8.013
MRT 50	AM	50	n.d.	80/90-21	110/80-18	D-260	D-200	890	85	3.406
MRT 50 Pro	AM	50	n.d.	80/90-21	110/80-18	D300	D200	890	85	3.943
MRT 50 SM	AM	50	n.d.	100/80-17	130/70-17	D-260	D200	870	85	3.406
MRT 50 SM Pro	AM	50	n.d.	100/80-17	130/70-17	D300	D200	870	85	3.943
MRT 50 SM Trophy	AM	50	n.d.	100/80-17	130/70-17	D300	D200	870	85	4.168
Marathon 125 Pro	A1	125	15	90/90-21	120/90-18	D300	D-200	896	112	5.070
Marathon 125 SM Pro	A1	125	15	100/80-17	130/70-17	D-300	D-200	876	112	5.070
MRT 125 LC	A1	125	n.d.	80/90-21	110/80-18	D260	D200	896	112	3.968
MRT 125 SM LC	A1	125	n.d.	100/80-17	130/70-17	D260	D200	870	112	3.968
Tango 125i	A1	125	n.d.	90/100-19	120/90-16	D-260	D-200	830	109	3.569
Tango 125i Scrambler	A1	125	n.d.	100/80-17	130/70-17	D260	D200	830	109	3.690
Century	A1	125	n.d.	100/90-18	130/80-17	D280	D220	790	135	3.999
Aventura 125	A1	125	n.d.	100/90-18	130/80-17	D260	D240	780	138	4.199
Aventura 500	A2	500	n.d.	90/90-21	150/70-18	2D298	D240	840	190	7.709

ROYAL ENFIELD

Motorien, S.L.
C/ Noria, 11. Pol. Ind. Mediterráneo. Albuixech. 46550 Valencia • Tfno: 96 1539330
www.royalenfield.com

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASEO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
Bullet 350 Standard Maroon	A2	349	20,2	100/90-19	120/80-18	D300	D270	805	195	5.087
Bullet 350 Standard Black	A2	349	20,2	100/90-19	120/80-18	D300	D270	805	195	5.087
Bullet 350 Black Gold	A2	349	20,2	100/90-19	120/80-18	D300	D270	805	195	5.187
Meteor 350 Fireball	A2	349	20,2	100/90-19	140/70-17	D300	D270	765	191	4.387
Meteor 350 Stellar	A2	349	20,2	100/90-19	140/70-17	D300	D270	765	191	4.487
Meteor 350 Supernova	A2	349	20,2	100/90-19	140/70-17	D300	D270	765	191	4.587
Hntr 350 Ash	A2	349	20,2	110/70-17	140/70-17	D300	D270	790	181	4.187
Hntr 350 Blue	A2	349	20,2	110/70-17	140/70-17	D300	D270	790	181	4.287
Classic 350 Halcyon	A2	349	20,2	100/90-19	120/80-18	D300	D270	805	195	4.887
Classic 350 Dark	A2	349	20,2	100/90-19	120/80-18	D300	D270	805	195	4.987
Classic 350 Signals	A2	349	20,2	100/90-19	120/80-18	D300	D270	805	195	4.987
Classic 350 Chrome	A2	349	20,2	100/90-19	120/80-18	D300	D270	805	195	5.087
Scram 411 Graphite Red	A2	411	24,3	100/90-19	120/90-17	D300	D240	795	185	4.887
Scram 411 White Flame	A2	411	24,3	100/90-19	120/90-17	D300	D240	795	185	4.987
Himalayan Mirage Silver	A2	411	24,4	90/90-21	120/90-17	D 300	D 240	800	199	4.987
Himalayan Pine Green	A2	411	24,4	90/90-21	120/90-17	D 300	D 240	800	199	5.087
Himalayan Granite Black	A2	411	24,4	90/90-21	120/90-17	D 300	D 240	800	199	5.087
Super Meteor 650 Black	A2	648	47	100/90-19	150/80-16	D320	D320	740	241	7.247
Super Meteor 650 Green	A2	648	47	100/90-19	150/80-16	D320	D320	740	241	7.447
Super Meteor 650 Red	A2	648	47	100/90-19	150/80-16	D320	D320	740	241	7.747
Continental GT Rocker Red	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	199	6.987
Continental GT British Racing Green	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	199	6.987
Continental GT Slipstream Blue	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	199	7.187
Continental GT Dux Deluxe	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	199	7.187
Continental GT Apex Grey	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	199	7.187
Continental GT Mr.Clean	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	199	7.487
Interceptor Canyon Red	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	202	6.787
Interceptor Cali Green	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	202	6.787
Interceptor Black ray	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	202	6.987
Interceptor Barcelona Blue	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	202	6.987
Interceptor Black Pearl	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	202	6.987
Interceptor Sunset Strip	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	202	6.987
Interceptor Mark 2	A2	648	47	100/90-18	130/70-18	D-320	D-240	790	202	7.287

SUZUKI

Suzuki Motor Ibérica, S.A.U.
C/ Carlos Sainz, 35. Leganés. 28914 Madrid
moto.suzuki.es

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASEO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
Address	A1	124	8,7	90/90-12	90/100-10	D	T	770	105	2.899
Avenis	A1	124	8,7	90/90-12	90/100-10	D	T	780	107	2.959
Burgman Street	A1	124	8,6	90/90-12	100/80-12	D	T	788	112	3.099
GSX-S 125	A1	125	15	90/80-17	130/70-17	D	D	785	133	4.115
GSX-R 125	A1	125	15	90/80-17	130/70-17	D	D	785	n.d.	4.565
Burgman 400	A2	400	29	120/70-15	150/70-13	2D260	D-210	755	218	7.675
V-Strom 650	A2	645	70	110/80 R19	150/70 R17	2D-310	D-260	835	214	7.975
V-Strom 650 XT	A2	645	70	110/80 R19	150/70 R17	2D 310	D 260	835	216	9.075
SV 650	A2	645	76,5	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2F-290	D240	785	197	6.815
SV 650X	A2	645	76,5	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2F-290	D240	760	197	7.615
GSX-8S	A-A2	776	82	120/70 ZR17	80/55 ZR17	2D	D	810	202	8.899
V-Strom 800 Tech	A-A2	776	83	110/80R19	150/70R17	2D	D	825	223	10.699
V-Strom 800DE	A-A2	776	83	90/90-21	150/70R17	2D	D	855	230	11.799
GSX-S 1000	A	999	152	120/70 ZR17	190/50 ZR17	2D 310	D 250	810	207	13.515
Katana	A	999	152	120/70 ZR17	190/50 ZR17	2D 310	D 220	n.d.	215	16.315
GSX-S 1000 GT	A	999	152	120/70ZR17	190/50ZR17	2D 310	D 240	810	226	16.015
V-Strom 1050 Tech	A	1.037	107	110/80 R19	150/70 R17	2D 310	D 220	855	236	15.999
V-Strom 1050DE	A	1.037	107	90/90-21	150/70 R17	2D 310	D 220	850	247	16.999
Hayabusa 25 Aniv.	A	1.340	190	120/70 ZR17	190/50 ZR17	2D 320	D 220	800	264	21.875



HAYABUSA 1300
21.875 €

SYM

Motos Bordoy, S.A.
Av. Castellbisbal, s/n. Rubí. 08191 Barcelona • Tfno: 93 5881133
www.sym.com.es

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASEO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
Jet 14	AM	49,5	n.d.	100/90-14	110/80-14	D260	T130	n.d.	99	2.499
Fiddle	AM	49,5	n.d.	110/70-12	120/70-12	D260	T110	n.d.	108	2.399
Symphony	AM	49,5	n.d.	110/70-16	110/70-16	D260	D240	n.d.	111	2.299
ADX 125	A1	125	12,3	120/70-13	130/70-13	D260	D233	810	138	4.299
Fiddle	A1	124,6	n.d.	110/70-12	120/70-12	D226	D220	n.d.	117	2.999
Jet 14 LC	A1	125	n.d.	100/90-14	110/80-14	D260	D220	n.d.	128	2.999
Jet X	A1	124,6	n.d.	100/90-14	110/80-14	D260	D220	n.d.	132	3.499
Symphony	A1	124,6	n.d.	110/70-16	110/70-16	D260	D240	n.d.	122	2.799
Symphony SR	A1	124,6	n.d.	110/70-16	110/70-16	D260	D240	n.d.	119	2.499
Symphony ST	A1	124,6	n.d.	110/70-16	120/80-14	D260	D240	n.d.	121	3.299
Joymax Z+	A1	124,9	n.d.	120/70-14	140/60-13	D260	D240	n.d.	171	4.499
Cruisym Alpha 125	A1	125	n.d.	120/70-14	140/60-13	D260	D240	n.d.	179	4.999
Joyride 300	A2	278,3	n.d.	120/70-15	140/70-14	F260	D240	n.d.	175	4.999
Cruisym Alpha 300	A2	278	n.d.	120/70-14	140/60-13	D260	D240	n.d.	196	5.799
Maxsym 400	A2	399	n.d.	120/70-15	160/60-14	2D275	D275	n.d.	229	6.999
Maxsym TL 508	A2	508	n.d.	120/70 R15	160/60 R15	2D275	D275	n.d.	214,5	9.499

TRIUMPH

Triumph Motorcycles España
C/ Cabo Rufino Lázaro, 14. Las Rozas. 28232 Madrid • Tfno: 902103823
www.triumphmotorcycles.es

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASEO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
Speed 400	A2	398	40	110/70 R17	150/60 R17	D300	D230	790	170	5.395
Scrambler 400 X	A2	398	40	100/90-19	140/80-17	D320	D230	835	179	6.095
Trident 660	A-A2	660	81	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F310	D255	805	189	8.595
Tiger Sport 660	A-A2	660	81	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F310	D255	835	206	9.695
Daytona 660	A-A2	660	95	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F310	D220	810	201	9.995
Street Triple R	A	765	118	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F310	D-220	825	168	10.795
Street Triple RS	A	765	123	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2F310	D-220	825	166	13.395
Tiger 850 Sport	A-A2	888	85	100/90-19	150/70R17	2F320	D255	820	192	12.195
Tiger 900 GT	A-A2	888	95,2	100/90-19	150/70R17	2F320	D255	810	194	14.195
Tiger 900 GT Pro	A-A2	888	95,2	100/90-19	150/70R17	2F320	D255	810	198	16.195
Tiger 900 Rally Pro	A-A2	888	95,2	90/90-21	150/70R17	2F320	D255	850	201	17.195
Bonneville T100	A-A2	900	65	100/90-18	150/70 R17	D310	D-255	790	213	11.595
Speed Twin 900	A-A2	900	65	100/90-18	150/70 R17	F310	D-255	760	216	9.795
Scrambler 900	A-A2	900	65	100/90-19	150/70 R17	D310	D-255	790	203	11.295
Speed Triple 1200 RS	A	1.160	180	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2F320	D-220	830	198	19.495
Speed Triple 1200 RR	A	1.160	180	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2F320	D-220	830	199	21.400
Bonneville T120	A	1.200	80	100/90-18	150/70 R17	2D310	D-255	790	224	14.395
Bonneville T120 Black	A	1.200	80	100/90-18	150/70 R17	2D310	D-255	790	224	14.395
Bobber	A	1.200	76	130/90 B16	150/80 R16	2D310	D-255	690	237	15.995
Speed Twin 1200	A	1.200	100	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D305	D220	807	196	14.495

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASERO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
Scrambler 1200 X	A	1.200	90	90/90-21	150/50 R17	2D310	D255	820	228	14.695
Scrambler 1200 XE	A	1.200	90	90/90-21	150/50 R17	2D320	D255	870	230	16.195
Thruxton RS	A	1.200	105	120/70 ZR17	160/60 ZR17	2D310	D-220	810	203	17.995
Speedmaster	A	1.200	78	130/90 B16	150/80 R16	2D310	D255	705	245,5	15.995
Tiger 1200 GT Pro	A	1.160	150	120/70 R19	150/70 R18	2F320	D282	850	245	22.845
Tiger 1200 GT Explorer	A	1.160	150	120/70 R19	150/70 R18	2F320	D282	850	255	24.795
Tiger 1200 Rally Pro	A	1.160	150	90/90-21	150/70 R18	2F320	D282	875	249	23.995
Tiger 1200 Rally Explorer	A	1.160	150	90/90-21	150/70 R18	2F320	D282	875	261	25.795
Rocket 3 Storm R	A	2.548	167	150/80 R17	240/50 R16	2D320	D300	773	291	26.395
Rocket 3 Storm GT	A	2.548	167	150/80 R17	240/50 R16	2D320	D300	750	294	27.195

UM

Multimoto Motor España, S.L.
C/ Velázquez, 46. 28001 Madrid • Tfno: 91 1018022
www.umiberica.com

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASERO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
Chill 50	AM	50	2,85	110/70-12	120/70-12	D190	T	805	96	1.990
Chill 125	A1	125	8,1	110/70-12	120/70-12	D190	T	810	112	2.285
Renegade Freedom	A1	124	12,2	110/80-17	140/80-15	D280	D240	770	173	3.880
Renegade Sport	A1	125	9,5	110/80-17	130/90-15	D-280	D-240	730	145	2.780
Renegade Classic	A1	124	12,2	110/90-16	140/90-15	D-280	D-240	770	176	3.860
Renegade Classic Deluxe	A1	124	12,2	110/90-18	140/90-15	D-280	D-240	770	176	4.170
Renegade Commando	A1	124	12,2	110/90-16	140/90-15	D-280	D-240	770	176	3.580
Renegade Vegas	A1	124	12,2	100/80-17	140/80-15	D-280	D-240	770	173	3.790
Scrambler X Café	A1	125	9,8	100/80-17	120/70-17	D280	D240	790	136	2.690
Xtreet	A1	125	12,2	110/60-17	140/60-17	D290	D220	800	133	3.390
DSR Adventure TT	A1	125	14,7	90/90-21	130/80-17	D-300	D218	815	136	3.970
DSR EX	A1	125	14,7	90/90-21	120/80-18	D-260	D218	910	124	3.699
DSR SM	A1	125	14,7	110/80-17	130/70-17	D-300	D218	880	124	3.699

VESPA

Piaggio España
Av. De Europa, 19. Alcobendas. Madrid 28108 • Tfno: 91 3109950
www.es.vespa.com

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASERO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
Primavera 50	AM	49	3	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	3.999
Primavera 50 S	AM	49	3	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	4.099
Primavera 50 Touring	AM	49	3	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	4.299
Primavera 50 RED	AM	49	3	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	4.199
Primavera 50 Mickey Mouse	AM	49	3,1	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	4.499
Sprint 50	AM	49	3	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	4.099
Sprint 50 S	AM	49	3	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	4.199
Primavera 125	A1	124	11	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	4.999
Primavera 125 S	A1	124	11	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	5.499
Primavera 125 RED	A1	124	11	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	5.199
Primavera 125 Touring	A1	124	11	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	5.299
Primavera 125 Pic Nic	A1	124	11	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	5.799
Primavera 125 Color Vibe	A1	124	11	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	5.099
Primavera 125 Mickey Mouse	A1	124	11	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	5.499
Sprint 125	A1	125	11	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	5.099
Sprint 125 S	A1	125	11	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	5.599
Sprint 125 Justin Bieber	A1	125	11	110/70-12	120/70-12	D220	T140	790	n.d.	6.199
GTS 125	A1	124	14	120/70-12	130/70-12	D-220	D-220	790	n.d.	5.999
GTS Super 125	A1	124	14	120/70-12	130/70-12	D-220	D-220	790	n.d.	6.099
GTS Super 125 Tech	A1	124	14	120/70-12	130/70-12	D-220	D-220	790	n.d.	6.499
GTS Super 125 Sport	A1	124	14	120/70-12	130/70-12	D-220	D-220	790	n.d.	6.299
Elettrica 70	AM	Eléct.	5,44	110/70-12	120/70-11	D-200	T-140	790	130	7.199
Elettrica	AM	Eléct.	5,44	110/70-12	120/70-11	D-200	T-140	790	130	6.999
Elettrica RED 45	AM	Eléct.	5,44	110/70-12	120/70-11	D-200	T-140	790	130	7.199
Elettrica RED 70	AM	Eléct.	5,44	110/70-12	120/70-11	D-200	T-140	790	130	7.399
946 10 Aniv.	A1	125	11	120/70-12	130/70-12	D-220	D-220	790	n.d.	12.000
GTS 300	A2	278	23,8	120/70-12	130/70-12	D-220	D-220	790	n.d.	6.999
GTS Super 300	A2	278	23,8	120/70-12	130/70-12	D-220	D-220	790	n.d.	7.099
GTS Super 300 Sport	A2	278	22,3	120/70-12	130/70-12	D 220	D 220	790	n.d.	7.299
GTS Super 300 Tech	A2	278	22,3	120/70-12	130/70-12	D 220	D 220	790	n.d.	7.499
GTV 300	A2	278	23,8	120/70-12	130/70-12	D 220	D 220	790	n.d.	7.499

VOGE

Onetron Motos
C/ Noria, 11. Pol. Ind. Mediterráneo. Albuixech. 46550 Valencia • Tfno: 96 1539330
vogespain.es

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASERO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
ER10	A1	eléctrica	8,1	110/70-17	140/60-17	D280	D220	800	122	5.889
SR 1	A1	124,9	11,5	110/70-14	130/70-13	D240	D220	775	139	2.787
125 R	A1	124,8	15	110/70 R17	140/60 R17	D276	D220	795	136	2.887
SR4 Max	A2	349,8	28,5	120/70-15	150/70-14	2D265	D265	761	213	5.787
300 R	A2	292	28,5	110/70 ZR17	150/60 ZR17	2D-300	D-220	790	170	3.787
300 AC	A2	292	28,5	110/70 ZR17	150/60 ZR17	2D-300	D-220	790	170	3.787
300 DS	A2	292	28,5	110/80 ZR17	150/60 ZR17	D-300	D-220	821	170	3.987
300 Rally	A2	292	28,5	3,00-21	5,10-18	D-265	D-220	915	158	4.487
300 ACX	A2	292	28,5	110/70-17	150/60-17	2D300	D220	798	170	4.187
350 AC	A2	321,8	40,7	110/70-17	150/60-17	D298	D240	760	165	4.787
525 R	A2	494	47,6	120/70 R17	160/60 R17	D298	D240	785	198	5.287
525 AC	A2	494	47,5	120/70 ZR17	160/60 ZR17	D298	D240	790	198	5.587
525 ACX	A2	494	47,6	110/80-19	150/70-17	2D-298	D-240	840	198	5.987
525 DSX	A2	494	47,6	110/80 R19	150/70 R17	2D-298	D-240	830	190	6.187
650 DS	A2	652	47,5	110/80 R19	150/70 R17	2D-298	D-240	820	219	7.187
650 DSX	A2	652	47,5	110/80 R19	150/70 R17	2D-298	D-240	820	219	7.487

YAMAHA

Yamaha Motor España
C/ Montsia,1. Parc de Negocis Mas Blau. El Prat de Llobregat . 08820 Barcelona • Tfno: 93 5576000
www.yamaha-motor.eu

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASERO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
Neo's	AM	49	3,1	120/70-12	130/70-12	D-190	T-110	790	95	2.999
D'elight	A1	124	7,2	90/90-12	90/90-12	D-180	T-130	755	98	3.199
NMax 125	A1	125	12,2	110/70-13	130/70-13	D-230	D-230	765	127	3.499
Tricity 125	A1	125	12,2	90/80 - 14 (x2)	130/70-13	D	D	785	168	4.499
MT-125	A1	125	15	100/80-17	130/70-17	D-292	D-230	810	138	5.499
X-Max 125	A1	124	14,3	120/70-15	140/70-14	D267	D245	792	169	5.499
X-Max 125 Tech Max	A1	124	14,3	120/70-15	140/70-14	D-267	D-245	795	175	6.099
XSR 125	A1	124	14,9	110/70-17	140/70-17	D267	D220	815	140	4.999
XSR 125 Legacy	A1	124	14,9	110/70-17	140/70-17	D267	D220	815	140	5.499
R 125	A1	125	15	100/80-17	130/70-17	D292	D230	818	142	5.799
X-Max 300	A2	292	20,6	120/70-15	140/70-14	D-267	D-245	795	179	6.499
X-Max 300 Tech Max	A2	292	20,6	120/70-15	140/70-14	D-267	D-245	795	179	7.199
Tricity 300	B	292	20,6	120/70-14(x2)	140/70-14	D-267	D-267	795	239	8.999
MT-03	A2	321	42	110/70-17	140/70-17	D-298	D-220	780	168	6.399
R3	A2	321	42	110/70-17	140/70-17	D-298	D-220	780	169	6.799
TMax 560	A2	562	47,6	120/70R15	160/60R15	2D-267	D-282	800	218	13.990
TMax 560 Tech Max	A2	562	47,6	120/70R15	160/60R15	2D-267	D-282	800	218	16.299
R6 Race	A	599	129	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-310	D-220	850	189	14.099
R6 GYTR	A	599	118	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-320	D220	850	190	19.649
MT-07	A	689	74,8	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-282	D-245	805	184	7.999
MT-07 Pure	A	689	74,8	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-282	D-245	805	184	7.499
XSR 700	A-A2	689	74,8	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-282	D-245	835	188	8.499
XSR 700 Legacy	A-A2	689	74,8	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-282	D-245	855	190	9.299
XSR 700 XTribute	A-A2	689	74,8	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-282	D-245	855	186	8.999
Tracer 7	A-A2	689	73,4	120/70 R17	180/55 R17	2D 282	D 245	840	196	9.299
Tracer 7 GT	A-A2	689	73,4	120/70 R17	180/55 R17	2D 282	D 245	835	210	10.299
Ténéré 700	A	689	73,4	90/90 R21	150/70 R18	2D-282	D-245	875	205	10.999
Ténéré 700 Extreme	A-A2	689	73,4	90/90 R21	150/70 R18	2D-282	D-245	910	205	11.899
Ténéré 700 Rally Edition	A	689	73,4	90/90 R21	150/70 R18	2D-282	D-245	895	203	12.599
Ténéré 700 World raid	A	689	73,4	90/90 R21	150/70 R18	2D-282	D-245	890	220	13.099
Ténéré 700 Explore	A	689	73,4	90/90 R21	150/70 R18	2D-282	D-245	890	219	11.799
R7	A-A2	689	73,4	120/70ZR17	180/55ZR17	2D-298	D-245	835	188	9.799
Tracer 9	A	890	119	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-298	D 245	810	214	12.499
Tracer 9 GT	A	890	119	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-298	D 245	810	220	15.099
Tracer 9 GT+	A	890	119	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-298	D 245	820	223	17.199
Niken GT	A	847	115	120/70 R15(x2)	190/55 R17	2D-298	D-282	820	267	19.599
MT-09	A	890	119	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-298	D-245	815	191	10.999
MT-09 SP	A	890	119	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-298	D-245	820	193	12.999
XSR 900	A-A2	890	119	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-298	D-245	830	197	11.999
XSR 900 GP	A	890	119	120/70 ZR17	180/55 ZR17	2D-298	D-245	835	200	14.099
MT-10	A	998	165,9	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D-320	D-220	835	214	17.999
MT-10 SP	A	998	165,9	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D-320	D-220	835	214	21.399
R1	A	998	200	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D-320	D-220	855	199	23.099
R1 GYTR	A	998	200	120/70 ZR17	190/55 ZR17	2D-320	D-220	855	199	28.299
R1 M	A	998	200	120/70 ZR17	200/55 ZR17	2D-320	D-220	860	200	30.899

MT-07
7.999 €

ZONTES

TurbiMot
C/ Noria, 11. Polígono Industrial del Mediterráneo. Albuixech. 46550 Valencia
https://zontesmotos.es

MODELO	CON CARNET	CILINDRADA	POTENCIA	RUEDA DELANTERA	RUEDA TRASERA	FRENO DELANTERO	FRENO TRASERO	ALTURA ASIENTO	PESO VACÍO DECLARADO	PRECIO
D125	A1	124,7	14,55	100/80-R14	120/70-R14	D265	D265	748	148	3.787
M125	A1	125	14,5	100/80-R14	120/70-R14	D265	D265	748	148	3.787
G1-125 LCD	A1	125	14,5	110/70 - R17	130/70 - R17	D-300	D-230	830	160	3.487
G1-125 X	A1	125	14,5	110/70 - R17	130/70 - R17	D-300	D-230	830	160	3.687
G1-125 X LCD	A1	125	14,5	110/70 - R17	130/70 - R17	D-300	D-230	830	160	3.687
U125 LCD	A1	125	14,5	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	790	150	3.287
U1-125	A1	125	14,5	110/70 - R17	130/70 - R17	D-300	D-230	790	150	3.507
U1-125 LCD	A1	125	14,5	110/70 - R17	130/70 - R17	D300	D230	790	160	3.587
Z2-125 LCD	A1	125	14,5	110/70 - R17	130/70 - R17	D-300	D-230	830	160	3.287
GK125	A1	125	14,5	110/70 - R17	130/70 - R17	D300	D230	790	143	3.787
GK125 X	A1	125	14,5	110/70 - R17	130/70 - R17	D300	D230	790	143	3.987
M310	A2	309	33,2	110/80-14	140/70-14	D265	D265	770	158	4.287
T2-310	A2	312	34,8	110/80 - R19	160/60 - R17	D-300	D-230	830	193	5.187
M350	A2	349	36,7	120/70 - R15	140/70 - R14	D268	D265	760	176	4.787
D350	A2	349	36,7	120/70 - R15	140/70 - R14	D268	D265	760	176	4.787
E350	A2	349	36,7	120/70 - R15	140/70 - R14	D268	D265	765	182	5.087
T350	A2	348	39,4	120/70 ZR17	160/60 ZR17	D320	D265	795	177	5.187
T350 X	A2	348	39,4	110/80 ZR19	160/60 ZR17	D320	D265	830	177	5.387
R350	A2	348	39,4	120/70 ZR17	160/60 ZR17	D320	D265	795	165	4.787
X350	A2	348	39,4	120/70 ZR17	160/60 ZR17	D320	D265	795	166	4.987
V350	A2	348	39,4	120/70 ZR17	180/55 ZR17	D320	D265	765	174	4.987
S350	A2	348	39,4	120/70 ZR17	180/55 ZR17	D320	D265	750	179	4.987
GK 350	A2	348	39,4	120/70 R17	160/60 R17	D320	D265	795	171	4.987

ÚLTIMA CURVA

YAMAHA MT-09 Y-AMT

El fabricante japonés ha presentado hace pocas fechas su nueva transmisión manual automática, implantada en uno de los modelos de más éxito de su catálogo: la MT-09. Este sistema de transmisión permite elegir entre un cambio de marchas manual accionado, mediante un interruptor táctil tipo balancín situado en la punta de los dedos de la mano izquierda, o la comodidad de un sistema totalmente automático. La MT-09 Y-AMT no tiene palanca de cambios ni maneta de embrague. Estará disponible en versión full y de 35 kW a finales de año.

La MT-09 Y-AMT es la primera Yamaha en equipar el cambio automático

ARAI HELMET, NUEVOS COLORES

DESDE 799 EUROS

El prestigioso fabricante japonés de cascos renueva la gama cromática de sus modelos para 2024. Dentro del catálogo la estrella sigue siendo su tope de gama, RX-7V EVO (1.100 €), aunque hay otras opciones interesantes e igual de excelentes como el Concept-XE (800 €) de aspecto clásico, o el excepcional Quantic (800 €), un modelo polivalente, cómodo, fiable y con un rendimiento fabuloso en cualquier situación. En trail, el nuevo Tour-X5 (980 €) es de los pocos que lleva la visera externa desmontable.

DUCATI PANIGALE V4 MY25

La firma de Bolonia renueva su buque insignia, actualizando su motor a la EU5+ e incorporando nuevas soluciones en diferentes aspectos. Entre otras cosas, la Panigale V4 MY25 recibe un nuevo carenado que reduce la resistencia en un 4%, con un frontal más afilado y estilizado. Los alerones laterales se han rediseñado, ahora son del color de la carrocería y están un poco más cerca del morro. El basculante trasero también es nuevo y el conjunto recibe un nuevo paquete electrónico de última generación, entre otros elementos.

VISTO EN INTERNET

ONBOARD YAMAHA 500 CC GP '86 LAWSON

Si nunca has visto una de las antiguas motos de competición de dos tiempos en acción, Nicoló Canepa te muestra sus habilidades a lomos de la 500 cc de Eddie Lawson. https://youtu.be/fd28suCPNrE





TOM CRUISE MI6

La destreza de Tom Cruise para sus películas de acción es poco habitual. Apenas utiliza a sus dobles para sus escenas de riesgo. https://www.instagram.com/reel/C4_n4luRtCS



BAUTISMO DE COMPETICIÓN

Hay una empresa en Francia que ofrece bautismo en moto de circuito de la mano de un piloto experto. Los detalles, en este Reel: https://www.instagram.com/reel/C8SbZvgI_0W



motos

DIRECTOR
Alejandro Méndez
(amendez@grupov.es)

DIRECTOR DE PUBLICIDAD
Carlos Martín
(cmartin@grupov.es)

MAQUETACIÓN
Luis Montero

FOTOMECÁNICA
Carlos Esteso y Roberto del Barco

SECRETARIA DE REDACCIÓN
Elena García

COLABORAN EN ESTE NÚMERO
Redacción
Jesse Mach, Luis López Lozano, y José Armando Gómez

Fotografía
Israel Gardyn y Paloma Soria
Banco de imágenes
Shutterstock



EDITOR
Martín Gabilondo Viqueira

DIRECTOR COMERCIAL
Sergio Herráez

DIRECTOR DE PRODUCCIÓN Y DISTRIBUCIÓN
Martín Gabilondo Sánchez

DIRECTORA FINANCIERA
María Pérez Acín

DIRECTOR DE ARTE
Javier Corral

REDACCIÓN, PUBLICIDAD Y SUSCRIPCIONES
suscripciones@grupov.es
c/ Valportillo Primera, 11
28108 Alcobendas (Madrid)
Tel. 91 662 21 37
Fax 91 662 26 54
www.grupov.es

E-MAIL
motos@grupov.es

IMPRIME
Rotocobrhi

DISTRIBUYE
S.G.E.L. Avda. Valdelaparra, 29
28108 Alcobendas (Madrid)
Tel. 91 657 69 00

DEPÓSITO LEGAL
M-25881-2014

PUBLICACIÓN CONTROLADA POR





A LA CARRETERA NO LE IMPORTA CUÁNTO HAS BEBIDO




SOLO TIENE CONSECUENCIAS



